Ediciones RIALP

Publicación quincenal

2

IMAGENES DE LA GUERRA

1939 — 1945

LA VERDADERA HISTORIA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

TESTIMONIOS

LOS ASES DEL AIRE NARRAN SUS COMBATES AEREOS

RESISTENCIA CIVIL

EL MIEDO A LA INVASION

LA BATALLA DE INGLATERRA

1 DE JULIO AL 31 DE OCTUBRE DE 1940

FASCICULO PERIODICO MAPA DE CAMPAÑA DIARIO DE GUERRA

9 788432 125249 00002

Precio: 450 ptas.

IMAGENES DE LA GUERRA

1939 — 1945

LA VERDADERA HISTORIA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

FASCICULO 2 — VOLUMEN I

LA BATALLA DE INGLATERRA

1 de julio al 31 de octubre de 1940

ANTECEDENTES

Francia ha caído. Ahora, la ambición de Hitler se vuelve hacia Gran Bretaña. La **Luftwaffe** ha de limpiar el cielo de aviones británicos para que las tropas alemanas puedan desembarcar en Inglaterra.

CAMPAÑAS

Las horas más gloriosas de la RAF

Los bombarderos de la **Luftwaffe** están destruyendo las defensas aéreas de Inglaterra. La RAF necesita desesperadamente pilotos y aviones.

TESTIMONIOS

Los pilotos de la RAF y de la **Luftwaffe** rememoran la Batalla de Inglaterra. Para algunos fue una prueba de heroísmo; para otros, un largo enfrentamiento con la muerte antes de ser vencidos y hechos prisioneros.

RESISTENCIA CIVIL

La largamente temida Invasión parece estar en marcha. Pero si, a pesar de los esfuerzos de la RAF, Hitler logra hacer desembarcar sus tropas en Inglaterra, tendrán que enfrentarse a un bravo ejército de voluntarios.

SIMBOLOS

Véase fascículo

Véase periódico

Véase mapa de campaña

IMAGENES DE LA GUERRA

INTRODUCCION

IMAGENES DE LA GUERRA recoge las 52 campañas más importantes de la Segunda Guerra Mundial. En cada entrega se narra, de un modo amplio y detallado, la verdad objetiva de cada campaña. Todas las entregas incluyen el testimonio de los hombres que intervinieron en la contienda bélica de mayores dimensiones de toda la Historia.

Hoy, medio siglo después del conflicto, esta colección ofrece a sus lectores una visión precisa de cómo se desarrollaron los hechos a lo largo de esos años de lucha.

IMAGENES DE LA GUERRA ha sido realizada bajo la supervisión del Dr. John Pimlott, historiador militar que dirige el Departamento de Estudios Bélicos de la Real Academia Militar de Sandhust,y con la cooperación del Museo Imperial de la Guerra de Londres.

PLAN DE LA OBRA

IMAGENES DE LA GUERRA es una publicación quincenal compuesta por 52 entregas, cada una de las cuales consta de tres elementos: fascículo, mapa de campaña y periódico. De esta manera, el lector dispone de tres documentos muy valiosos para seguir el curso de los acontecimientos.

- **FASCICULO** de 32 páginas en el que se narran los testimonios, hasta ahora nunca publicados, de los contendientes de ambos bandos, desarrollados en cuatro secciones:
  - **Antecedentes:** análisis de los aconteci mientos que condujeron a la campaña militar.
  - **Campañas:** ofensivas, estrategias y tácticas que caracterizaron ese determinado frente bélico.
  - **Testimonios:** el fiel relato de los acontecimientos, realizado por quienes estuvieron presentes en el campo de batalla. El terror y el heroísmo descritos por veteranos de ambas partes.
  - **Resistencia civil:** la vida cotidiana de un país en guerra. El humor y las privaciones que caracterizaron ese conflicto entre la población civil.
- **MAPA DE CAMPAÑA,** realizado en exclusiva para esta obra, con un detallado estudio de los movimientos de tropas en la campaña, sus responsables y el armamento utilizado.
- **PERIODICO.** Reproducción de periódicos de la época de los países participantes en la Segunda Guerra Mundial. Sipnosis en castellano de cada periódico.
- **TAPAS** para la encuadernación de los fascículos. Se pondrán a la venta con el último fascículo de cada uno de los cuatro volúmenes de que consta la obra (número 13, 26, 39 y 52).
- **ARCHIVADORES** para coleccionar los mapas de campaña y los periódicos. Cada entrega se presenta en una bolsa de plástico perforada para facilitar su clasificación en dos archivadores. El primero se regala a los compradores del número 1; el segundo se pondrá a la venta con el número 20.
- **INDICES** de los tomos. En las entregas que completan cada volumen (números 13, 26, 39 y 52) se adjuntarán los índices y las portadillas necesarias para la encuadernación de los fascículos. Además, con el número 52 se entregará un índice general de la obra.

Editor: Jesús Domingo.
Director editorial: Rafael García.
Redacción: L. F. Rodríguez Guerrero, Mariano Vázquez.
Dirección de producción: José Muñoz.
Dirección de fabricación: Arturo Ortego.
Dirección de marketing: Román Sánchez.
Secretaría editorial: Elena Gómez, Paloma González, Nieves Hernández, Rufi Murillo, Eva Rubira.
Distribución: Marco Ibérica, Distribución de Ediciones, S.A. Carretera de Irún, km. 13,350 (variante de Fuencarral). 28034 Madrid.
Suscripciones y números atrasados: EDISA. López de Hoyos, 141. 28002 Madrid. Teléf.: (91) 415 97 12.
Fotocomposición: Galvhe, S.A.L.
Imprime: EDIME, S.A. Impreso en España - Printed in Spain.
ISBN: 84-321-2524-5
ISBN: 84-321-2523-7 (obra completa)
Depósito legal: M-25460
Solicite a su proveedor habitual la reserva de sus ejemplares de IMAGENES DE LA GUERRA. Conseguirá con ello un servicio más rápido y seguro.
© Marshall Cavendish Ltd. 1989
© Ediciones Rialp, S.A. 1989
Sebastián Elcano, 30. 28012 Madrid

BOMBAS SOBRE INGLATERRA

Archivo Cultural de Preussen

Hoy, 10 de julio de 1940, ha empezado la Batalla de Inglaterra. El propósito de la *Luftwaffe* es aplastar a la RAF. Solamente la determinación de ésta última por dominar los cielos podrá salvar al país de la invasión nazi.

▲ Inglaterra es el objetivo. Hay que destruir la RAF, sus bases y fábricas. Este Heinkel He-111, con sus tres ametralladoras y su carga de 1.000 kg. de bombas, se prepara para la misión.

Durante diez semanas del verano de 1940, millares de ingleses escrutaron el cielo azul, observando los metálicos destellos que lo cruzaban. De hecho, el destino de cincuenta millones de personas dependía del resultado de incontables y duras batallas, sostenidas por aquellos anónimos puntitos que se movían allá arriba.

En cuanto las últimas embarcaciones lograron recoger de las arenas de Dunquerque las tropas que allí quedaban y zarparon hacia puertos ingleses, en aquel 5 de junio de 1940, los franceses se dispusieron a establecer una rápida línea defensiva en los ríos Aisne y Somme, con la esperanza de que la parte oriental de la Línea Maginot pudiera resistir. Por desgracia, esta era una guerra relámpago, y en poco más de una semana los alemanes habían cruzado el Marne, y los *panzer*, desplazándose hacia el sur, lograban rodear la Línea Maginot. París, declarada ciudad abierta, fue tomada sin resistencia y, el 22 de junio, Francia se rendía oficialmente.

Ahora Hilter ya podía montar cómodamente su invasión de Inglaterra, a la que se había dado el nombre cifrado de *León Marino*. No obstante, allí estaba aquella estrecha franja de agua —cruzada tan dramáticamente por los sobrevivientes de las Fuerzas Expedicionarias británicas— que constituía el mayor obstáculo para sus planes.

Popperfoto. Recuadro: archivo de Cobleza

▲ Vista de una factoría alemana de aviación. En este centro industrial se fabrican bombarderos Junker Ju88. En recuadro: todos pueden servir en la *Luftwaffe*, sea cual fuere su edad y experiencia. La paga y las condiciones de trabajo son buenas.

La clave estaba en la potencia de la fuerza aérea. Y para que las tropas alemanas pudieran desembarcar en Inglaterra, era necesario barrer primero de los cielos los aparatos de la RAF.

Para este asalto aéreo, los alemanes dispusieron de 2.820 aparatos —de los cuales un tercio eran cazas, y el resto estaba compuesto por bombarderos bimotores, cazabombarderos y Stuka—. Para la defensa de Inglaterra, Sir Hugh Dowhign, mariscal del Aire, había dispuesto 591 Spitfire, Hurricane y Defiant biplazas, en cuatro grupos: el n.º 10 cubriría el Sudoeste de Inglaterra; el n.º 11, el Sureste; el n.º 12, el Este y los Midlands, y el n.º 13, el Norte.

Las escuadrillas de vanguardia estaban protegidas por unidades de artillería antiaérea, balizas de globos y equipos de identificación visual. Había, además, una cadena costera de radar y un comando de estructuras coordinadas.

Hitler había proyectado que la operación *León Marino* comenzara el 15 de septiembre. El 1 de agosto dio orden a la *Luftwaffe* de que "*aplastara a las fuerzas aéreas inglesas con todos los medios a su alcance, y lo antes posible*".

Ataques de debilitamiento

Desde los primeros días de junio, convoyes marítimos y ciertas zonas costeras habían sido esporádicamente atacadas. A esto siguió, un mes más tarde, un serio intento de destruir la navegación inglesa en el Canal y los puertos de la zona sur del país. Porstmouth fue bombardeada por primera vez el 11 de julio. El 8 de agosto, 257 aviones enemigos bombarderaron un convoy con destino a Weymouth, hundiendo siete buques.

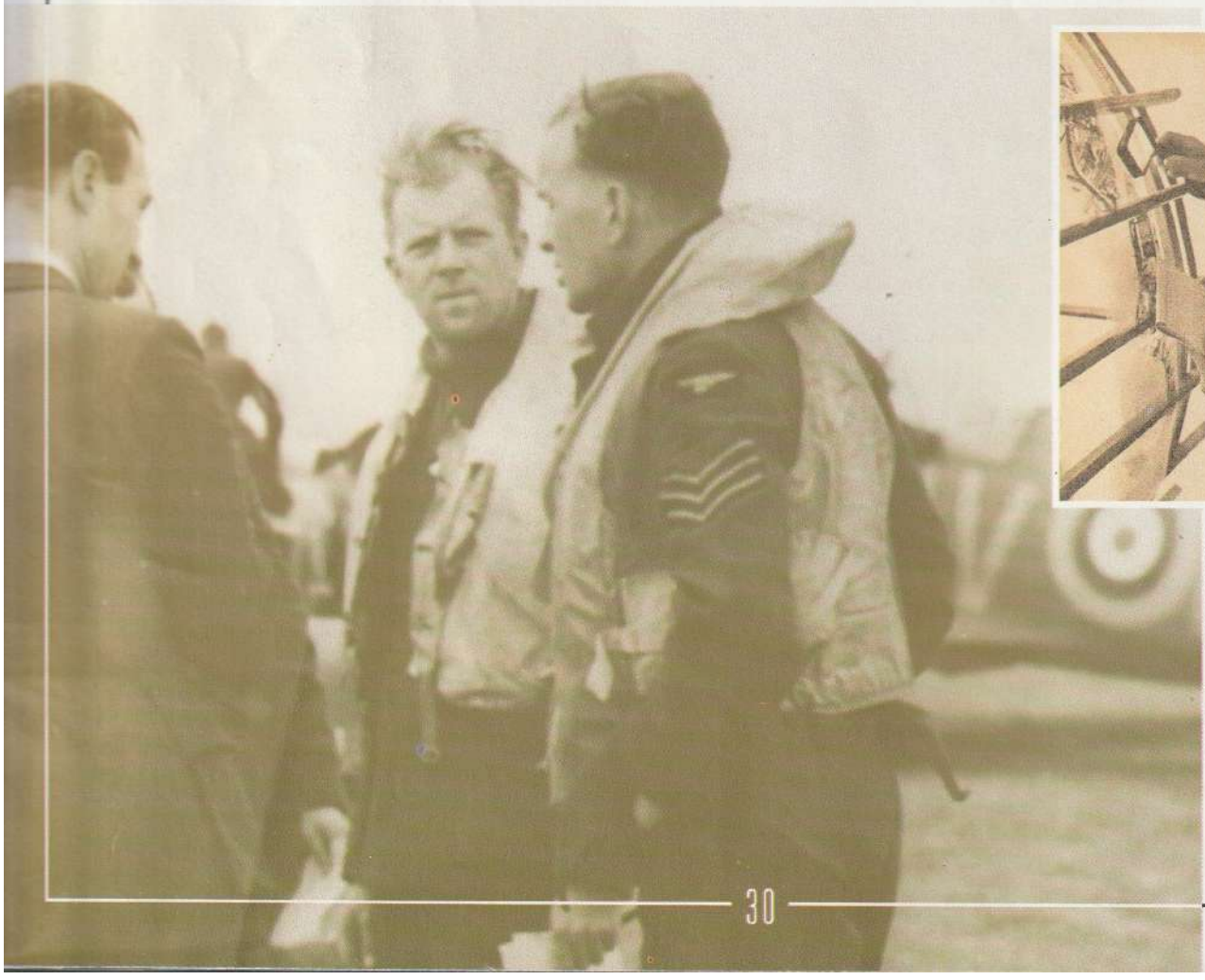
Las pérdidas registradas durante estos ataques para debilitar a los británicos fueron muy serias. Los alemanes pusieron fuera de combate, entre el 10 de julio y el 10 de agosto, 217 aviones del 96º Comando de Caza inglés. Estas importantes pérdidas sufridas por la RAF en el inicio de la batalla constituyeron un serio revés para las fuerzas defensivas.

Las cosas, en un principio, marcharon mal para los ingleses, cuyo 54º Escuadrón sólo pudo reunir ocho aparatos y trece pilotos. Además, los pilotos se veían obligados a realizar hasta un total de 600 salidas diarias, lo que constituía un serio riesgo de agotamiento para estos hombres, que no podrían encontrarse en buenas condiciones cuando llegase el día de la batalla definitiva.

El Día del Aguila

Las escuadrillas alemanas —*Luftlotte* N.º 5 con base en los Países Bajos y noreste de Francia, la 3.ª con base en el noroeste de ese país, y la 5.ª en Escandinavia— iniciaron la sistemática eliminación de los aparatos de la RAF, antes de que llegase el *Día del Aguila*, fijado para el 11 de agosto. Tras las recientes victorias en Polonia y Francia, el *reichsmarschall* Hermann Göring aseguró bravuconamente a Hitler que el éxito sería rápido y seguro. Según sus cálculos, bastarían cuatro días para limpiar de aparatos ingleses el sur de Inglaterra. En cuatro semanas se habría destruido la totalidad de la fuerza aérea británica. El plan era que mientras los bombarderos devastaban las instalaciones de tierra, los cazas abatirían a sus oponentes aéreos.

Sin embargo, a la hora que se había fijado para el inicio de



Museo de la RAF

▲ Antes, incluso, de que termine el proceso de revelado, las fotografías hechas por los servicios de reconocimiento aéreo son estudiadas.

◀ Pilotos pertenecientes al Escuadrón n.º 19 esperando la próxima visita de la *Luftwaffe*.

Museo de la RAF. Recuadro: archivo de Cobleva

◄ Hermann Göring, máxima figura de la *Luftwaffe*, responsable únicamente ante Hitler. Con un brillante pasado como piloto en la Primera Guerra Mundial, su obsesión fue crear una *Luftwaffe* invencible que aniquilase a la RAF.

EL JEFE DE LA *LUFTWAFFE*

En los días en que tuvo lugar la Batalla de Inglaterra, el *reichsmariscal* Hermann Göring era el Comandante en Jefe de la fuerza aérea más poderosa del mundo: la *Luftwaffe*. A los 24 años, había estado ya al mando de un escuadrón de cazas, siendo uno de los seguidores más veteranos de Hitler. Ambicioso y fatuo, pero dotado de gran inteligencia y habilidad, llegó a las más altas cimas del Partido sin que, al parecer, su afición por la morfina constituyera impedimento alguno.

Los primeros éxitos logrados por la *Luftwaffe* le animaron a prometer a Hitler que aniquilaría rápidamente a la RAF, dejando el camino libre para la posterior Operación *León Marino*. No obstante, la derrota de la *Luftwaffe* y los ulteriores descalabros sufridos en el frente de Rusia fueron causa de una virtual marginación de su figura en los últimos años de la guerra. Una pérdida de poder por la que nada pudieron hacer ni sus más influyentes amigos.

la Operación, el cielo apareció cubierto con nubes bajas, lo que no permitía una buena visibilidad. Ese fue el motivo de que, si bien se llevaron a cabo combates aéreos, no pudieran bombardearse las zonas costeras.

Al día siguiente el tiempo estuvo un poco mejor, y los alemanes pudieron bombardear varios aeropuertosd de Kent, dejando inservible la estación de radar de Vetnor, en la Isla de Wight. Ese día, la RAF perdió 22 aparatos contra 31 del enemigo.

El *Día del Aguila* llegó realmente el 13 de agosto. Y aunque el fallo en las comunicaciones hizo que se reservaran varios escuadrones alemanes durante la mañana, llegada la tarde resultó impresionante el ataque.

Aparatos venidos de los Países Bajos bombardearon Kent y el estuario del Támesis. Los aviones procedentes de Francia se encargaron de las zonas limítrofes a Southampton.

Comienza la batalla

El primer día de la Batalla de Inglaterra se produjeron 1.485 salidas de la *Luftwaffe*, que perdió 46 aparatos. Por su parte, la RAF sólo tuvo 13 bajas, de las cuales se pudieron salvar seis pilotos. De todos modos, los alemanes estaban satisfechos.

A partir de ese momento se inició un proceso de autoengaño y exageraciones por el bando germano. Göring, por ejemplo, creía haber arrasado 30 aeropuertos y fábricas y que, al menos, 300 cazas ingleses habían sido abatidos.

Al día siguiente, 14 de agosto, la *Luftwaffe* hizo 500 vuelos, y los esfuerzos se incrementaron el 15, con siete ataques masivos. En primer lugar, 40 Ju-87 Stuka bombardearon Kent. Una escuadrilla de 65 Heinkel He-111, escoltados por 35 Messerschmitt Bf-110 cazabombarderos, procedentes de Noruega, atacaron la parte norte de Inglaterra; un ataque al que siguió el efectuado independiente por 50 Junker Ju-88.

Más al sur, East Anglia y Kent tuvieron que soportar nuevos bombardeos en el transcurso del día. Al atardecer, 880 bombarderos atacaron los aeropuertos meridionales. En ese día, la *Luftwaffe* hizo volar 520 bombarderos, con 1.270 salidas de cazas. Las pérdidas por parte alemana fueron notoriamente superiores a las inglesas, 75 aparatos contra 34, si bien la RAF aseguró que había destruido 180 aparatos y dañado 472.

El día 16 se produjeron 1.700 salidas, y un buen número de aeropuertos, incluyendo el de Tangmere, quedaron destruidos. Los alemanes perdieron 45 aparatos y los ingleses solamente 21.

El fallo de la *Luftwaffe*

Cuando a última hora del 17 de septiembre, cuarto día de lucha tras el inicio de las operaciones, los aparatos alemanes retornaron a sus bases, estaba claro que la RAF no había sido vencida, por mucho que los servicios de espionaje germanos dijeran que a los ingleses sólo les quedaban 300 aparatos disponibles —de hecho había el doble de esos aviones, y se estaban produciendo continuamente más aparatos.

El intenso ataque que la *Luftwaffe* llevó a cabo el 18 de agosto sobre los aeropuertos meridionales le costó la pérdida de 671 aviones contra 27 de los ingleses. Göring estaba furioso. El as de la aviación alemana, Galland, recordaría: *"vino a inspeccionarnos y estuvo insultándonos durante una hora"*.

En aquel momento empezó la *Luftwaffe*, si bien muy discretamente, a dudar de su estrategia. A pesar de la completa des-

HISTORIAS DE LA GUERRA

Un piloto recordaba las advertencias que le había hecho, entre tartamudeos, el héroe de la Primera Guerra, Taffy Jones. *"Va a haber una gggguerra, y vuvuvosotros, compañeros, iréis a ella. Ccccuando entréis en ccccombate, os sentiréis muy asssustados. Por eso debéis rrrrecordar que el contrincante que está al oootro lado se encuentra el doble de asssustado que vuvuvosotros."* Cuando ese piloto se encontró por primera vez con un aparato enemigo, no pudo menos que pensar: *"Pobre colega, seguro que está realmente asustado"*. Así que para liberarlo de su miedo le disparó una ráfaga, derribándolo de inmediato.

▼ Cartel de propaganda promocionando el alistamiento en la RAF. A medida que se lucha intensamente por la supremacia aérea y se producen abundantes bajas, urge la formación de nuevos pilotos.

Museo de la RAF

▶ Una formación de Heinkel He-111 volando hacia sus objetivos ingleses. Estos aparatos iban armados con tres ametralladoras y llevaban una carga de 1.000 kg. de bombas.

▲ Los máximos responsables del Partido Nazi. De izquierda a derecha: mariscales de campo Milch y Sperrle, Hitler, Göring y el general Kesselring.

BAJAS AEREAS

DIA	BAJAS RAF	BAJAS TOTAL	BAJAS LUFTWAFFE	BAJAS TOTAL
JULIO				
10 Primer dia de bombardeos	2	2	11	11
11 Ataque a Portsmouth	6	8	17	28
17	1	24	4	59
24	5	59	15	118
31	7	91	7	185
AGOSTO				
8 Convoy atacado en Weymouth	21	131	24	254
13 Dia del Aguila	15	196	39	370
21	4	310	14	615
28	7	404	32	776
SEPTIEMBRE				
4	17	539	28	980
11	29	658	29	1.169
13	3	662	7	1.183
15 Batalla de Inglaterra	31	706	61	1.257
25	6	758	16	1.374
27 Dia planeado para acabar con la RAF	28	794	57	1.440
OCTUBRE				
2	2	847	18	1.535
9	3	886	9	1.627
16	3	937	15	1.703
23	1	963	4	1.773
31	—	1.023	2	1.887
Pérdidas totales de la RAF, al 31 de octubre de 1940				1.023
Pérdidas totales de la Luftwaffe, al 31 de octubre de 1940				1.887

trucción de las instalaciones de Ventnor —cosa que Göring no supo apreciar en todo su valor— los alemanes estaban convencidos de que las estaciones de radar eran muy difíciles de localizar. Así pues, empezaron a concentrar sus esfuerzos sobre los aeropuertos meridionales y las fábricas de producción bélica situadas dentro de las posibilidades de autonomía de vuelo de los cazas que tenían que escoltar a los bombarderos.

La primera fase de la Batalla de Inglaterra se había resuelto a favor de los británicos. Los alemanes habían perdido 363 aparatos mientras que los ingleses sólo 181, de los cuales 30 fueron destruidos en los aeropuertos. Los Stuka habían sido notoriamente superados por los más manejables Spitfire y Hurricane. Además, los aeropuertos de la RAF seguían siendo utilizables.

No obstante, el Comando de Ataque Aéreo tenía que encarar serias dificultades. Para reemplazar los aparatos destruidos habían llegado solamente 170; y para sustituir a los 154 pilotos caídos en combate solamente se disponía de 63.

Por si esto fuera poco, no todos los pilotos abatidos lo habían sido por los disparos enemigos. Una lacónica nota en la lista de bajas del Escuadrón 111 decía: "*piloto muerto, abatido por el fuego antiaéreo de Kenley*".

El gran juego

Si bien los alemanes no estaban muy al tanto de las fuerzas reales de que disponía la RAF, sí estaban convencidos de que si se bombardeaban los aeropuertos de la parte sureste del país, los ingleses tendrían que poner en juego todos sus aparatos para establecer una imperiosa defensa.

Este plan tenía sus ventajas y desventajas. Cuanto más profunda fuera la penetración de los aviones alemanes en territorio inglés, menos tiempo podrían estar los cazas en el espacio aéreo de combate, debido a su escasa autonomía de vuelo. Pero, por otro lado, una mayor concentración de aparatos alemanes de escolta atraería indudablemente a toda la aviación inglesa.

Entre el 24 de agosto y el 6 de septiembre la *Luftwaffe* realizó 33 *raids* aéreos de importancia. Y aunque los alemanes sufrieron la pérdida de 286 aparatos, el Comando de Ataque tuvo que contar 103 pilotos muertos y 128 heridos, de un total de 1.000. Dowding se estaba arriesgando a perder la iniciativa de la defensa e, incluso, de la batalla en su totalidad.

Invasión inminente

Durante un cierto tiempo pareció que se iban a cumplir los vaticinios alemanes. Afortunadamente, el tiempo estaba pasando demasiado deprisa. A fines del mes de agosto, la Operación *León Marino* se había postpuesto del 15 al 21 de septiembre. Para ello era necesario que la orden ejecutiva se diera el 11 de ese mes.

Pese a estas demoras, los alemanes se seguían preparando para la invasión. Los servicios de reconocimiento aéreo ingleses informaron de grandes concentraciones de embarcaciones y lanchas de desembarco en los puertos franceses del Canal.

El 6 de septiembre, las defensas inglesas fueron puestas en estado de alerta ante una inminente invasión, que podría llevarse a cabo en los siguientes tres días.

UN ESTRATEGA CON CARA DE POKER

El marsical del Aire Sir Hugh —más tarde Lord— Dowding, apodado "el Aguafiestas" por su carácter áspero y seco, fue el hombre al que se debió el triunfo de la RAF en la Batalla de Inglaterra.

Veterano de la Primera Guerra, había servido también en Medio Oriente, llegando a ser miembro del Consejo del Aire para la Investigación y Suministros desde 1930 hasta 1936. En ese puesto defendió, de manera profética, la necesidad de desarrollar la investigación tanto de nuevos modelos de aviones más rápidos como del sistema de radar. Ambas cosas resultaron vitales para conseguir la victoria de la RAF en la Batalla de Inglaterra.

Desde 1936 a finales de 1940, Dowding fue el Comandante en Jefe de los Grupos de Ataque de la RAF, llevándolos a la victoria en el verano de 1940.

Sin embargo, y a pesar de su completa dedicación y entrega a la aviación británica, y de su habilidad e inmensa experiencia, fue bruscamente reemplazado una vez que Hitler canceló la llamada Operación *León Marino*.

Museo Imperial de la Guerra

▶ Dowling: el áspero y serio autor de la victoria de la RAF en la Batalla de Inglaterra.

▲ **Reginald J. Mitchell, creador del Spitfire. En agosto de 1940 había 19 escuadrones de Spitfire dispuestos a enfrentarse a la *Luftwaffe*.**

▲ **Escuadrón n.° 92 de Spitfire. El milagro de sus 588 km./h. cambió el curso de los combates aéreos.**

Pero si bien la tan esperada invasión no llegó a realizarse, no se podía decir que la Batalla de Inglaterra hubiera finalizado, pues continuaban produciéndose ataques diurnos. Y a medida que las incursiones alemanas se fueron haciendo más profundas en el cielo de Inglaterra, resultó más necesaria la intervención del grupo aéreo inglés N.° 12. El 9 de septiembre, este escuadrón anunciaba haber abatido 28 aparatos alemanes por sólo 4 de los propios.

A primeros de septiembre la visibilidad en los cielos ingleses era deficiente, y esto produjo una disminución en la fuerza y frecuencia de los *raids* aéreos. Pero a pesar de ello, Göring seguía confiando en que la Operación *León Marino* se llevaría a cabo según se había previsto. La meteorología y la RAF pensaban de otra manera.

Se necesitaban diez días para la invasión una vez se hubiera dado la orden, y Hitler nuevamente fijó fecha para la Operación, esta vez el 27 de septiembre, última posibilidad antes de que se iniciaran las tormentas del otoño. Era necesario, por tanto, que Göring hubiera acabado con la RAF para el 17 de septiembre. Tarea que estaba condenada al fracaso.

El triunfo de la RAF

El 20 de agosto, el Primer Ministro Winston Churchill rindió homenaje a los hombres de Dowding con estas palabras: "*...impertérritos ante la superioridad de fuerzas enemigas, infatigables en su constante reto al peligro, los pilotos ingleses han modificado el curso de la guerra con su heróica entrega. Nunca, en el terreno de las contiendas humanas, tantos debieron tanto a tan pocos*".

Museo Imperial de la Guerra

◀ **Demasiado hermoso para ser verdad. Este póster de reclutamiento fue rechazado por su aire frívolo. En el recuadro aparece otro cartel más acorde con la realidad de las fuerzas auxiliares femeninas.**

Estos "pocos" iban a responder con creces a la confianza que Winston Churchill había depositado en ellos. El día 15 de septiembre sería la fecha del victorioso final de la Batalla de Inglaterra. Dos días más tarde, Hitler postpuso la Operación *León Marino* indefinidamente. El Comando Aéreo de Ataque había proporcionado un tiempo precioso para la reorganización y recuperación a las tropas inglesas tras la debacle de Flandes y el "milagro" de Dunquerque. La RAF había sabido mantener el dominio sobre el espacio aéreo y salvado a Gran Bretaña de la invasión.

CAMPAÑAS

LAS HORAS MAS BRILLANTES DE LA RAF

Amanecer del 15 de septiembre, día de la Batalla de Inglaterra. Para la agotada Fuerza Aérea británica era una lucha desesperada. Para la *Luftwaffe*, reunida al otro lado del Canal, era un ataque masivo del que dependía todo.

▲ Insignia de un piloto de la RAF.

◀ Estelas de vapor de los combates aéreos sobre la catedral de San Pablo, en Londres. Recuadro: un vendedor de periódicos observa las apuestas acerca de los combates.

Museo Imperial de la Guerra. Recuadro: archivo Cultural de Preussen

▲ Aparatos Messerschimitt Bf109, de la escuadrilla de caza 53, calientan sus motores en un aereopuerto de Francia, en la costa del Canal, antes de despegar con destino a Inglaterra.

▲ Septiembre de 1940. Una formación de Supermarine Spitfire hace un giro, a casi 500 km./h., sobre un lecho de nubes en una de sus patrullas.

Al amanecer del domingo 15 de septiembre de 1940 la niebla cubría gran parte del sur de Inglaterra. A las 8:00 de la mañana, sin embargo, la visibilidad había mejorado con nubes suaves a unos 3.000 pies de altura. Y aunque algo después se puso a llover durante un rato, el día era más bien soleado, con viento del oeste que empezó a soplar por la tarde.

Solamente unos cuantos aviones alemanes habían estado bombardeando Londres la noche anterior, pero el Comando de Ataque Aéreo había advertido que la *Luftwaffe* se preparaba para un ataque a gran escala. Durante la semana anterior se había detectado en el Canal un aumento de los convoyes enemigos, y eso hizo crecer los temores de una posible invasión. Por todo ello se esperaba que la *Luftwaffe* realizase un último esfuerzo para aniquilar a la RAF.

Esperando el ataque

En Bentley Priory, cerca de Stanmore, los oficiales del Cuartel General del Comando de Ataque aguardaban en una tensa espera. Todos los controladores se mantenían en sus posiciones, y tanto los que servían en las estaciones de radar como los observadores esperaban ansiosamente algún signo de la actividad enemiga. Escuadrones y artillería antiaérea se mantenían en estado de alerta.

Con las primeras luces se enviaron patrullas para que vigilaran el espacio aéreo desde Harwich hasta Lands End, pero durante un par de horas, a pesar de que la niebla fue disminuyendo gradualmente, no se detectó movimiento alguno del enemigo. ¿Era posible que, después de todo, no se presentaran los alemanes?

Hacia las 9:00 de la mañana comenzaron a aparecer aparatos de reconocimiento sobre el estrecho de Dover, el estuario del Támesis y Kent. A las 10:15 el radar de Rye informó que se detectaban formaciones enemigas al sudeste de Bulogne.

Cinco minutos más tarde, el Grupo de Ataque N.° 11 avisó a los otros dos, y el vice-mariscal Keith Park, comandante del Grupo 11, dio orden de que todos los escuadrones se mantuvieron en estado de alerta. En cuanto partieron los escuadrones N.os 72 y 92 de Biggin Hill hacia la zona de Canterbury y Dungeness, regresaron los Spittfire a la base, para repostar.

Las primeras oleadas

A las 11:35 una escuadrilla de 20 Spitfire localizó sobre la zona costera cercana a Dungeness la primera oleada enemiga compuesta por 100 bombarderos a los que acompañaba una fuerte escolta de cazas. Poco después otros 150 Do-17 y He-111, protegidos por Bf-109, sobrevolaban las ciudades de Ramsgate y Folkestone a una altitud comprendida entre los 15 y los 26.000 pies.

En conjunto, cinco escuadrones de Spitfire atacaron estas dos oleadas enemigas en la zona de Canterbury-Dover-Dungeness. Sobre el área de Maidstone y Tungridge Wells se le unieron once escuadrones de Hurricane.

El cielo empezó a oscurecerse con los innumerables trazos de vapor de agua que dejaban los aviones, a los que había que añadir el negro y denso humo de los aparatos abatidos. Mientras tanto, el grueso de la *Luftwaffe* continuaba su imparable vuelo hacia Londres.

Los alemanes no adoptaban en sus vuelos un esquema uniforme de formación. Volando a diferentes altitudes, los bombarderos solían hacerlo en forma de V, compuesta por cinco o siete aparatos. También volaban en formaciones lineales o en estrella, siempre con el mismo número de aviones.

No obstante, también solían verse formaciones compuestas por nueve aparatos en líneas de tres —"como las tiras del ga-

▲ Emblema de la escuadrilla de caza 53. Estaba mandado por el as de la aviación alemana, capitán Werner Mölders, en mayo de 1940.

FRENTE DE BATALLA

◀ Composición de las fuerzas aéreas de la RAF y la *Luftwaffe* el 15 de septiembre de 1940.

▲ Emblema del Cuerpo de Observadores de la RAF.

Popperfoto. Recuadro. Crown Copyright

▼ Objetivo: Southampton. Pilotos de bombarderos alemanes, que van a salir en misión nocturna para destruir el puerto y las fábricas, estudian una maqueta de la ciudad.

Museo Imperial de la Guerra

▼ Pilotos de descanso charlan animadamente en el patio del King's.

Museo de la RAF

JERGA DE PILOTOS

En los años anteriores al inicio de la guerra, los pilotos de Biggin Hill desarrollaron una especie de jerga para utilizar entre ellos.

Situaciones operacionales del servicio:

Exento: No requerido para servicio hasta determinado tiempo.
Disponible: Listo para entrar en combate en 15 ó 30 minutos.
Preparado: Dispuesto para entrar en combate en 5 minutos.
Atento: Piloto en su carlinga, en espera de instrucciones.

La identificación del enemigo resultaba vital, ya fuera visual o por medio de radar:

Prepara tu armamento: Encender la señal de identificación.
Lo siento, mi armamento no funciona: La señal de identificación se ha averidado.

La utilización de ciertas señales en el avión servía para que en la pantalla de radar se le pudiese reconocer como aparato amigo, y no como adversario. Ya durante el desarrollo de la acción bélica, los pilotos se comunicaban en su jerga especial:

Trepar: Despegue inmediato.
Vector: Girar en determinado sentido.
Angeles: Altura (en miles de pies) a la que se está volando.
Orbita: Círculo sobre una zona específica.
Cuenta a la vista: Objetivo visualizado.
Duendes: Objetivos no identificados.
Bandido: Aparato enemigo identificado.
Tortas: Aterrizaje inmediato.
Brillantes: Barrera de globos.

Museo de la RAF

◄ **Esperando el aviso telefónico. Pilotos de caza, en misión nocturna, esperan en la Sala de Avisos.**
En recuadro: pilotos en un momento de descanso.

lón de un sargento"— protegidos de cerca por nueve cazas Bf-110, a los que acompañaban a distinta altura aparatos de escolta Bf-109. Por lo general, los cazas monomotores de escolta volaban a mayor altitud que los bombarderos, para poder lanzarse en picado en el ataque contra los cazas de la RAF.

Por su parte los pilotos ingleses solían volar en formaciones de tres, pero una vez se iniciaban los combates, cada piloto buscaba su presa, y el cielo se llenaba de estelas y picados.

El peligro del combate individual

El enfrentamiento es muy duro. Un piloto lanza su Spitfire en raudo picado contra un Bf-109 alemán, al que abate con su primera ráfaga, mientras otro aparato alemán le persigue disparándole por la cola. Logra hacer un giro, y pronto tiene a su perseguidor en el punto de mira de sus ametralladoras. Nueva andanada y otra presa que hay que contabilizar. Al llegar a su base, se le informa que tiene que volar de nuevo, porque otras oleadas de bombarderos están cruzando el aeropuerto a 14.000 pies. En cuestión de segundos, añade a sus victorias la de un Do-17.

A mediodía, la primera oleada de bombarderos avistaba Londres. En ese preciso momento se inició el ataque más duro. Dos escuadrones de Spitfire y tres de Hurricane, pretenecientes al Ala Duxford, mandados por Douglas Bader, empezaron a atacar a los cazas alemanes de escolta, encargándose los Hurricane de los aparatos enemigos que iban en vanguardia.

Acosados por los disparos de 100 cazas ingleses, los bombarderos soltaron como pudieron su carga sobre el sur de Londres y emprendieron una desordenada huida hacia la costa. No obstante, en su camino de vuelta habrían de ser acosados nuevamente por los cazas pertenecientes al Grupo 11.

Mientras tanto, en el centro de Londres habían caído dos bombas —que no habían explotado— en los patios del Palacio de Buckingham, dejando sus huellas en unos profundos boquetes, que más tarde requerirían los servicios de los equipos especiales anti-incendios.

En el transcurso de un combate aéreo, el sargento R.T. Holmes, del 504 Escuadrón, logró poner fuera de combate a un Dornier alemán que fue a estrellarse en los patios de la Estación Victoria, mientras su tripulación se lanzaba en paracaídas, aterrizando en el campo de cricket del Ovalo. Lamentablemente, el propio Holmes tuvo peor suerte. También fue abatido, cayendo de forma poco ceremoniosa en un contenedor de basuras de Chelsea.

Entre las 11:30 y las 12:30 la actividad bélica no tuvo un momento de descanso, extendiéndose virtualmente desde los cielos del Canal de la Mancha hasta Londres. Los atacantes recién llegados y los que se retiraban hacia la costa eran continuamente acosados por los cazas ingleses, sin que se produjera un segundo de descanso en uno y otro bando. Y, a pesar de ello, el piloto jefe de un escuadrón que tenía su base en Croydon, decía con toda la flema del mundo: "*...fue un día más de estas emocionantes semanas de agosto y septiembre. En el fondo, la mayoría de nosotros nos preguntábamos si tendríamos tiempo de desayunar antes de lanzarnos al combate*".

En este caso concreto, el piloto de marras tuvo ocasión de terminar sus *cornflakes* y su té. A bordo ya de su aparato, pudo contemplar cómo se acercaban formaciones de aparatos enemigos compuestas por 30 aviones Heinkel-111, volando a 15.000 pies, protegidos por 20 aparatos Bf-110. Otros 50 Bf-109 volaban cuatro mil pies más arriba. Con rápida maniobra los pilotos de la RAF se elevaron "*hasta el sol*" y empezaron su ataque por la retaguardia enemiga. Mientras un ala de Hurricane atacaba el flanco izquierdo alemán, los aparatos Bf-110 de escolta abrieron fuego, a menos de 900 metros del enemigo. "*Lamentablemente lo hicieron dos segundos tarde* —decía un piloto inglés— *pues pronto quedaron dos de sus Heinkel fuera de combate*".

Süddeutscher Verlag

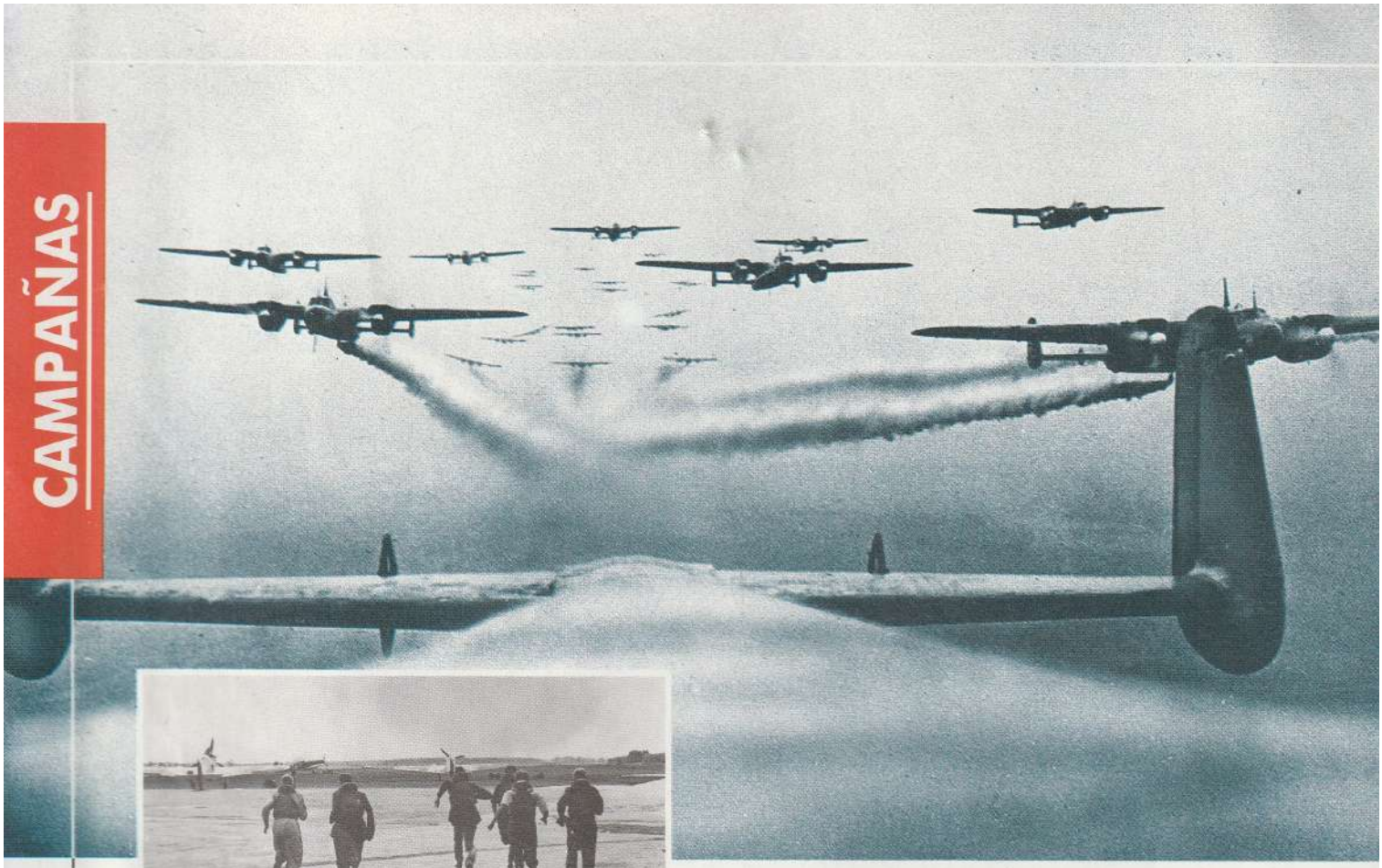
▲ **Tripulaciones de tierra preparan un Hurricane. Recuadro: cargando proyectiles.**

▲ **Una visita del Führer. Hitler y su Estado Mayor inspeccionan las instalaciones de la costa francesa.**

▼ **Mantenimiento de un caza de la RAF. Un técnico revisa los motores, mientras otro se ocupa del combustible.**

Museo Imperial de la Guerra

► **La cabeza del halcón, emblema personal de Werner Mölders, comodoro de la Escuadrilla de caza 51.**



▲ La batalla ha comenzado. Una formación de bombarderos Dornier Do-17 hace su amenazante aparición.

▲ *"Bandidos a la vista".* **Pilotos de la RAF corren hacia sus aparatos para enfrentarse al enemigo.**

Cuando los cazas se disponían a realizar un nuevo picado sobre los bombarderos alemanejs, los Heinkel hicieron algo increible. "*Dieron un giro extraño, y se pusieron a volar en contra de la luz del sol, metiéndose en nuestras formaciones*". El piloto jefe del escuadrón de cazas ingleses hizo añicos a un bombardero alemán con la primera ráfaga, y aún dispuso de tiempo para abatir dos Heinkel más "*e, incluso, un Bf-109, antes de regresar a casa*".

Combates parecidos a estos estaban teniendo lugar por todas partes sobre el cielo inglés. Todo un escuadrón de Spitfire realizó la hazaña de pegarse encima de una formación de bombarderos alemanes, esquivando, por dos veces, los controles enemigos. Despistados y confundidos por esta arriesgada táctica, varios aparatos enemigos colisionaron en pleno vuelo.

Típica de esta clase de combates fue la proeza de aquel piloto inglés de Spitfire que se lanzó en picado persiguiendo un Bf-109, que trataba de escapar en un vuelo casi vertical. El piloto cuenta que "*en cierto momento, volaba más rápido que él sin dejar, por eso, de dispararle. Al final tuve que hacerme a la derecha para no colisionar con él*".

El acosado caza alemán buscó refugio en una nube baja. Poco después, el piloto inglés, algo repuesto de su vuelo temerario, veía salir nuevamente al aparato alemán que ardía incontrolado. Tuvo que hacer un giro violento que a punto estuvo de empotrarle con otro Junker-88 que caía, ardiendo, perseguido por numerosos Hurricane.

Los cazas alemanes solían atacar de dos en dos, manteniéndose juntos, y abriendo fuego a 700 metros de distancia. En cuanto a los bombarderos, si se les sorprrendía sin protección de cazas —como los que bombardearon el Palacio de Buckingham— lanzaban su carga lo más rapidamente posible y trataban de escapar. Eso fue lo que le sucedió a una formación de 20 Dorniers-17 que volaban sobre los muelles de Londres. Pero, en este caso, los cazas ingleses llevaron a cabo una verdadera masacre en los aparatos enemigos.

A las 12:15 de ese mismo día, aviones ingleses pertenecientes al Ala Duxford dieron vista, al oeste de Londres, cerca de Hammersmith, otra formación de bombarderos alemanes carentes de escolta, logrando abatir muchos de ellos. En otra secuencia de esta misma batalla, el piloto de un Hurricane se encontró, de pronto, en medio de una formación de doce aparatos alemanes Bf-109. Lanzándose en picado, disparó a la cola de uno, saltó de nuevo y, haciendo un medio rizo, volvió a atacar por la retaguardia a otro avión, logrando dos presas sin haber sido alcanzado.

Un respiro y ¡al ataque!

Para la hora del almuerzo el enemigo había sido dispersado. El Primer Ministro, que seguía el curso de las operaciones desde el Cuartel General del Grupo 11, en Uxbridge, encendió uno de sus sempiternos cigarros. En cierto momento de apuro, preguntó al vice-mariscal del Aire cuáles eran las reservas de que disponían. La respuesta de Park fue dramática pero sincera: "*ninguna*".

Un bienvenido descanso entre los incesantes ataques permitió a los ciudadanos londinenses que pudieran fregar los platos del almuerzo, antes de regresar a sus refugios. Los agotados pilotos engullían rápidamente unos sandwiches y bebían una taza de té, mientras las tripula-

HISTORIAS DE LA GUERRA

El agotamiento de los pilotos era tan grande que sus horas de descanso resultaban vitales. Uno de ellos recordaba que una mañana su asistente entró en el cuarto y, después de descorrer las cortinas, le sacudió para despertarle. "*¿Fue al refugio ayer noche?*, preguntó. "*¿Por qué?*", le dije yo. "*Eche un vistazo por la ventana.*" El jardín estaba cubierto de cráteres. Solamente se había salvado el edificio. Había habido bombardeo durante toda la noche, "*pero yo no había oído nada. Hubiera sido una cruel ironía haber muerto bombardeado en mi propia cama*".

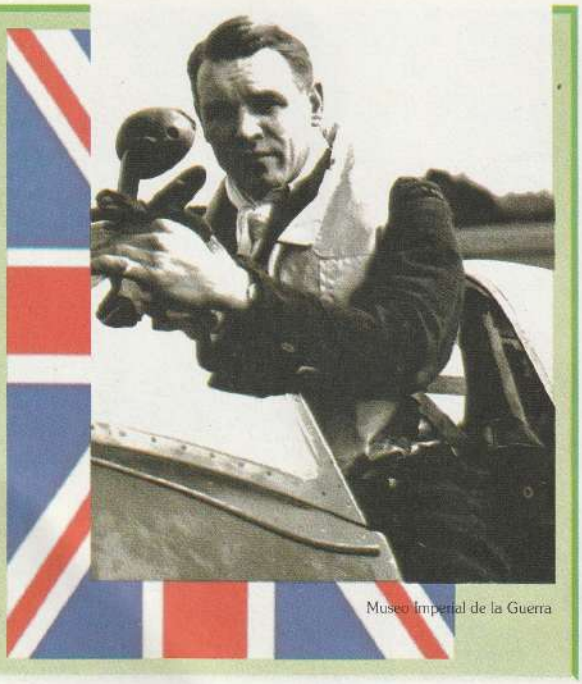
'ADOLF' EN LA RAF

El jefe de Escuadrón —más tarde capitán— Adolphus G. *"Marinero"* Malan fue el primer marino mercante sudafricano que abatió 35 aparatos alemanes en el transcurso de la guerra. Lo mejor era eliminar completamente el aparato enemigo, pero como él decía: *"un bombardero, seriamente dañado, que logra regresar con muertos y heridos en su tripulación, causa un profundo efecto sobre la moral de la Luftwaffe"*.

El 1 de julio de 1940 se alistó en el escuadrón 74 de Spitfire, y el 8 de agosto ya era jefe de ese escuadrón. Durante la Batalla de Inglaterra logró abatir cuatro aparatos Bf-109, un Do-17 y otro Ju-88.

Su vuelo impecable y su dominio de la técnica le convirtieron en ejemplo para sus compañeros de la RAF. En las salas de servicio de las bases de la RAF se exhibían tablones con sus consejos para el resto de los pilotos.

Finalmente fue nombrado Comandante de la Estación de Biggin Hill, una de las bases aéreas más bombardeadas de toda la RAF.



Museo Imperial de la Guerra

▶ **Adolphus *"Marinero"* Malan.**

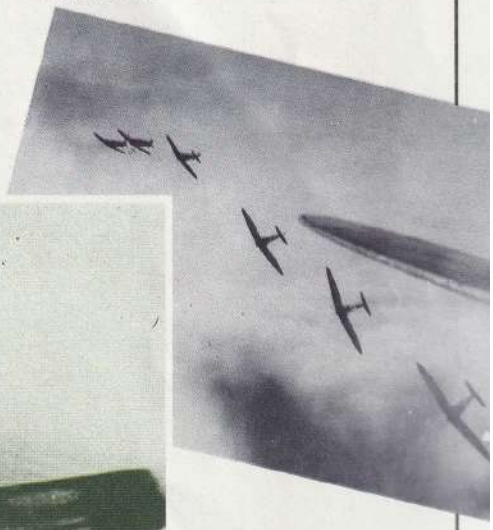
ciones de tierra ponían a punto sus aparatos.

Poco después de las 2:00 de la tarde, el enemigo volvió con redoblada fuerza. Tres oleadas de 150 aparatos Heinkel-111 y Do-17, a los que daban escolta los Bf-109 mandados por los expertos comandantes Adolph Galland y Hannes Trautloft, aparecieron en el cielo.

Nuevamente se dieron órdenes de despegue ente la 1:30 y las 2:30 de la tarde. Las tripulaciones de tierra tuvieron que realizar un profundo esfuerzo para poner a punto los aparatos dañados, y conseguir que todos los Grupos de ataque pudieran realizar dos vuelos por escuadrón.

La ajustada organización defensiva permitió enviar a los puntos clave de encuentro el número máximo de cazas, lo que dio como resultado un buen porcentaje de éxitos. Sobre las tierras de Kent, 170 Spitfire y Huricane hicieron frente al enemigo. Y los aparatos alemanes que lograron eludir a sus contrincantes del Grupo 11 tuvieron que habérselas con cinco escuadrones del Ala Duxford, dos pertenecientes al Grupo 10 y otros seis escuadrones del Grupo 11.

Los bombarderos alemanes se vieron obligados a lanzar sus bombas de forma precipitada sobre Hackney, Erith y Penge, tratando de regresar a sus bases lo más rápidamente posible. Mientras tanto, sus cazas de protección tenían que enfrentarse a los ataques enemigos que no



▶ **Posición ideal: altos y sobre el objetivo. Una formación de Spitfire inicia el picado.**

◀ **El tripulante de un bombardero alemán logró fotografiar al Spitfire que acaba de sobrepasarlo. En recuadro: personal femenino sitúa las posiciones de los aparatos sobre un mapa, en la Sala de Operaciones de Uxbridge.**

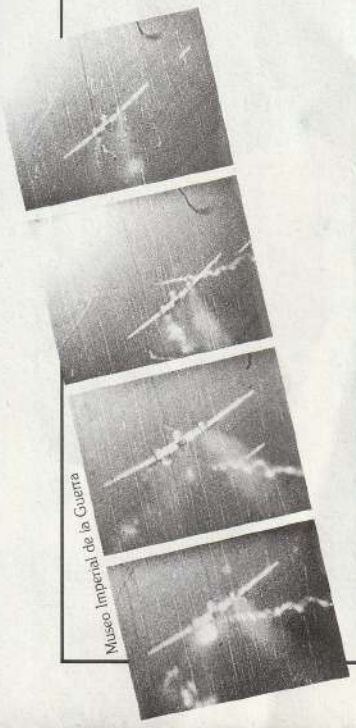
Süddeutscher Verlag Recuadro Museo Imperial de la Guerra

Süddeutscher Verlag. Recuadro: Museo Imperial de la Guerra

▲ Las defensas costeras de Dover. Pueden apreciarse las torres de radar sobre el acantilado, bajo la protección de una barrera de globos. En lontananza, el humo de los bombarderos alemanes sobre Canterbury. En recuadro: Göring —sexto por la derecha— y su Estado Mayor observan las costas de Dover, a través del Canal, desde Calais.

▶ Un caza alemán deja en el cielo una estela de humo y fuego.

▼ Secuencia de la caída de un Messerschmitt, abatido por un Spitfire. Poco después estallaría sobre el suelo.



Museo Imperial de la Guerra

PUNTO DE VISTA

CANCELADA LA OPERACION LEON MARINO

Las pretensiones de la campaña que la *Luftwaffe* llevó a cabo contra Inglaterra eran destruir por completo las defensas aéreas inglesas para poder efectuar la Operación *Seelöwe* (León Marino), consistente en el desembarco de tres grandes ejércitos en suelo británico.

Hitler había fijado como fecha para la invasión el 15 de septiembre, pero posteriormente la retrasó al 21 de ese mes. Como se necesitaban diez días de preparativos, era necesario que la RAF fuese totalmente eliminada para el 11 de septiembre.

La resistencia presentada por la RAF hizo que se volatilizasen los sueños de victoria de Hitler. La operación se retrasó al día 27 de septiembre, pero la masiva derrota infligida por la RAF a la *Luftwaffe* el 15 de septiembre obligó a que Hitler pospusiera la famosa Operación de forma indefinida. La invasión no se llevaría a cabo.

▶ Ensayos de la Operación *León Marino:* tropas alemanas en una barcaza de desembarco y en una lancha neumática.

les dejaban un momento de respiro. Acosados por los agotados pero satisfechos pilotos ingleses, muchos bombarderos alemanes no pudieron regresar salvos. Y, por su parte, los Bf-109, escasos de combustible, se veían obligados a planear de forma peligrosa sobre el Canal. La derrota era total.

Los informes de los pilotos de una idea de la diversidad de los combates aéreos: "*...avistamos una gran formación de aparatos enemigos y nos dispusimos a un ataque frontal. Los alemanes se dispersaron, lanzando sus bombas al azar y dando vuelta a toda prisa*"... "*Le hicimos saltar todo el morro, incluso la cabina del piloto...*".

El capital de Grupo, S.F. Vincent —anteriormente comandante en la estación de Northolt y ahora piloto de un Hurricane— se vió de repente en medio de una formación de ocho aparatos enemigos. Al ver que no tenía ayuda, decidió atacar por su cuenta. Volando frente al enemigo empezó a disparar a una distancia de 500 metros. Continuó acercándose hasta los 180 metros, logrando romper la formación de los aparatos alemanes.

"*Después empecé a atacarlos desde diferentes posiciones... Uno de los Dornier dejó la formación y comenzó a perder altura. Como carecía de munición no pude acabar definitivamente con él. Vi cómo bajaba a 3.000 y seguía cayendo lentamente*". Vincent estaba sorprendido de que el enemigo no disparase.

Sin embargo, no todos los pilotos ingleses lograron escapar indemnes: "*El avión se hizo ingobernable... cuando logré bajar del aparato, tenía paralizado el brazo izquierdo...*", comenta un piloto, bastante afortunado.

Una brillante victoria

En veinte minutos justos, los pilotos alemanes tuvieron que hacer frente a más de 300 cazas de la RAF, lo que constituía toda una amarga réplica a las campañas de propaganda germanas que hablaban de "*los últimos cincuenta Spitfire*" con los que tendrían que habérselas los hombres de la *Luftwaffe*. Poco después de las 3:30, dos pequeñas formaciones de recién llegados Bf-109 y Bf-110 volaban sobre la zona costera, para dar protección a los bombarderos que regresaban a sus bases. El impacto de estos recién llegados en la escena de operaciones que pronto les envolvió fue prácticamente nulo.

A medida que decrecía el peligro sobre Londres, una formación de 27 He-11 que se disponía a atacar Portland fue interceptada por seis Spitfire que abatieron un bombardero, dañando seriamente a otro. A las cinco de la tarde, la estación de radar de Ventnor informaba que se acababa de detectar otro *raid*. Afortunadamente éste iba a ser el último de aquel complicado día. En esta ocasión, seis escuadrones se enfrentaron con los 18 Bf-110 que se disponían a bombardear una fábrica en Southampton.

Al día siguiente, por la tarde, el joven empleado del metro Denys Childs pudo leer en las pancartas callejeras la noticia del día: 185 aparatos enemigos, fuera de combate. "*Ya sabía yo que habríamos de ganarles*", dijo el muchacho, leyendo los titulares —la verdad era que la cifra exacta de aviones abatidos no superaba los 60.

Unos días más tarde, Winston Churchill felicitaba a Dowding: "*La RAF ha logrado desbaratar los criminales ataques aéreos que se han llevado a cabo sobre la población civil de nuestra nación*". Poco después, el Primer Ministro se refería en la Cámara de los Comunes a aquel victorioso día como "*el más brillante y fructífero de cuantos hasta ahora habían ofrendado al país los pilotos de las Fuerzas Aéreas*".

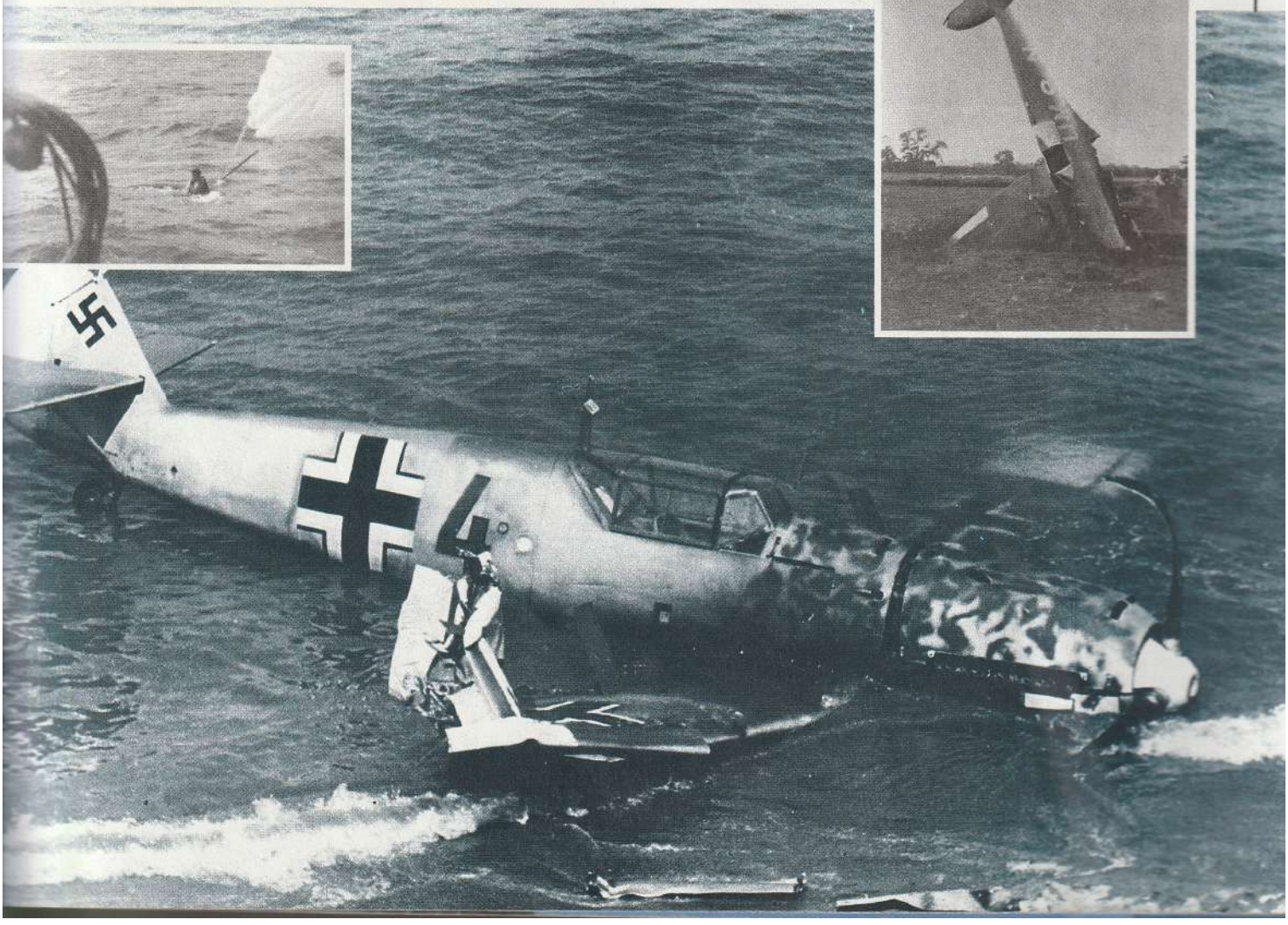
Los *raids* diurnos del enemigo continuaron hasta finales de octubre, pero nunca ya con tanta fuerza. En aquel soleado domingo se había ganado la Batalla de Inglaterra. Y en los años futuros, el día 15 de septiembre sería conmemorado, con todos los honores, como el "Día de la Batalla de Inglaterra".

▲ Emblema de la Escuadrilla de caza 54 alemana, del frente del Canal.

▼ Estado en que quedó el Spitfire del sargento Robinson, del Escuadrón 152. El aparato fue abatido y se estrelló en Wareham, Hampshire, el 8 de agosto de 1940.

▼ En recuadro: un piloto inglés amerizа y es rápidamente rescatado de las aguas del Canal.

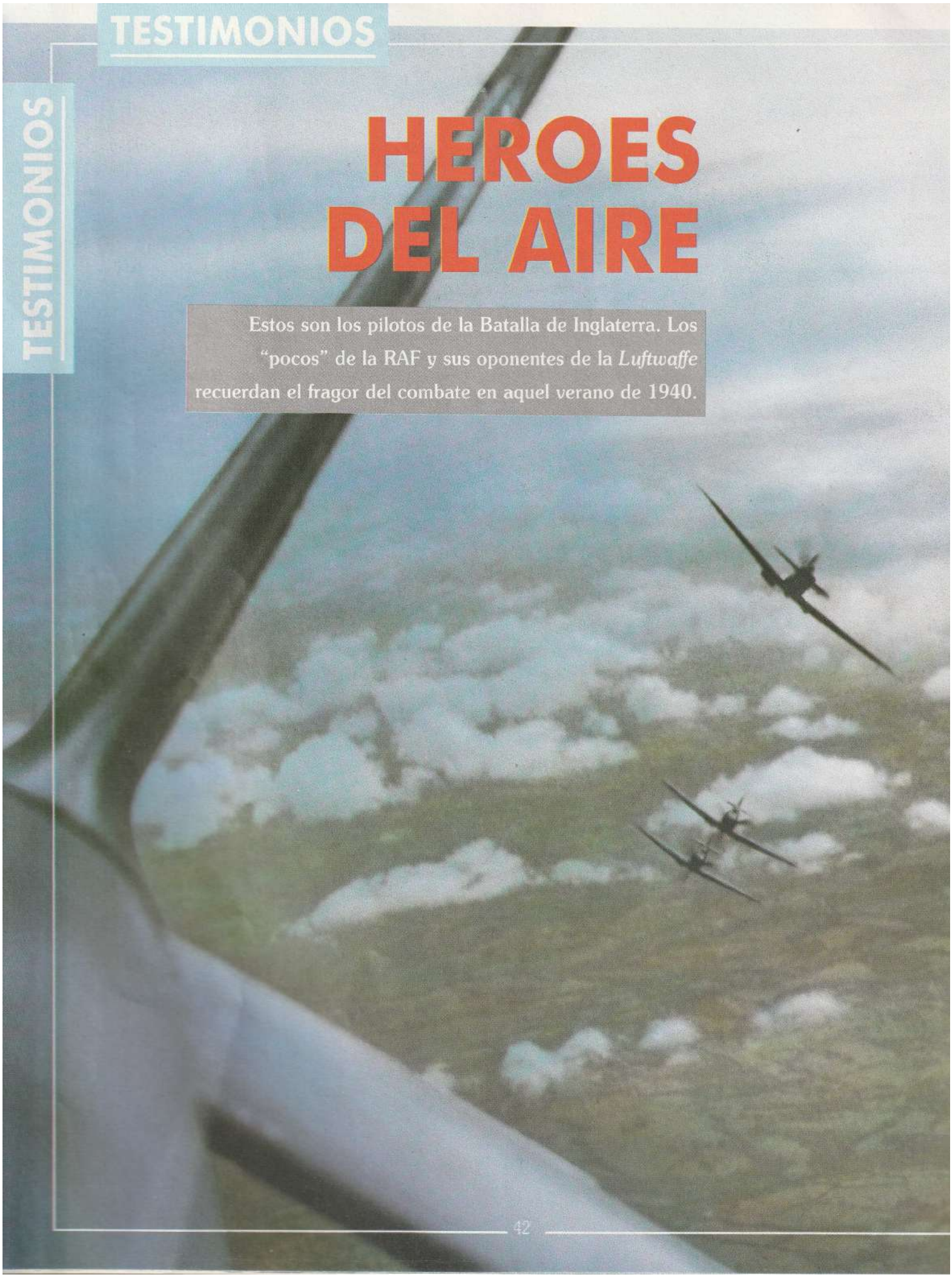
▼ El fin de un Bf-109 en un aterrizaje forzoso.



TESTIMONIOS

HEROES DEL AIRE

Estos son los pilotos de la Batalla de Inglaterra. Los "pocos" de la RAF y sus oponentes de la *Luftwaffe* recuerdan el fragor del combate en aquel verano de 1940.



Luchando en distintos bandos, y con órdenes de destruirse mutuamente, pero siempre bajo las normas que imponía un acendrado sentido del deber. Los héroes de la Batalla de Inglaterra rememoran aquel verano de 1940.

El teniente de vuelo Peter Brothers, del 32 Escuadrón —hoy Comodoro del Aire— había hecho de la aviación lo más importante de su vida. Durante la campaña combatió en primera línea en la zona sudeste.

"Toda nuestra estrategia estaba basada en el hecho de que los Hurricane deberían atacar a los bombarderos enemigos, mientras los Spitfire se encargarían de la cobertura de cazas. Naturalmente, estas cosas no funcionaban exactamente así. A veces no estabas junto a los Spitfire cuando empezaba el combate, o bien sucedía que eran los bombarderos enemigos los primeros en aparecer, pues los cazas volaban más altos. Así pues, uno de nosotros tenía que vigilar la situación en retaguardia y buscar la altitud más conveniente para hacer frente al enemigo. Y esa misión, de ordinario, me correspondía a mí, aunque también, en otras ocasiones, terminaba mezclándome con los bombarderos.

Si disponías de tiempo, y podías subir bien alto, era posible que ocuparas una buena posición a favor del sol. Pero esto no era corriente, porque muchas veces te daban la orden de volar a última hora. Y esto se debía a que los controladores aéreos querían asegurarse de que se trataba realmente de un verdadero ataque enemigo y no de una añagaza para hacerte despegar. En el supuesto de que se tratase de esto último, no estarías disponible para enfrentarte al grueso del ataque real, y esto era justamente lo que los controladores querían evitar.

En definitiva, tu recibías la orden de despegue bastante tarde, por lo general. Eso significaba que no tenías tiempo suficiente para alcanzar una altura conveniente, y te veías obligado a enfrentarte a los bombarderos. Pero descubrimos que éste no era un mal sistema, ya que los bombarderos alemanes no disponían de ametralladoras frontales o, en el peor de los casos, las tenían en muy exiguo número.

De esta manera tenías la posibilidad de romper sus formaciones y, una vez que los habías dispersado, podías lanzarte a combates individuales, sin tener que preocuparte por el peligroso fuego cruzado del resto de los aparatos enemigos. Además, en el momento en que los cazas alemanes llegaban a sobrevolar Londres, se encontraban ya en el límite de sus reservas de gasolina.

Las formaciones que usualmente llevaban los alemanes tenían un sello particular. Por lo general, los cazas no se situaban cerca de los bombarderos, sino bastante más altos, de manera que disponían de cierta ventaja al enfrentarse con nosotros. Así, por ejemplo, cuando tu te disponías a atacar a los bombarderos, ellos podían caer en picado sobre ti muy rápidamente. Los aparatos 109 enemigos podían lanzarse en picado a una velocidad muy superior a la tuya. Así que ya podías despedirte de atacarles, en el supuesto de que quisieras seguirles.

Los 109 alemanes disponían de un sistema de motores alimentados por inyección, de manera que podían invertir su vuelo sin que se produjeran cortes en el suministro de gasolina a los motores. Si se te ocurría hacer lo mismo, el corte de combustible era inevitable y perdías, consiguientemente, velocidad. Lo único que podías hacer era intentar un medio rizo. Y aunque, a veces, logramos pillarlos con esa maniobra, la verdad es que se debía a que los muchachos eran un poco inexpertos.

La vida se hizo mucho más sencilla cuando, tiempo después, empezamos a hacer vuelos sobre Francia. Pero durante la Batalla de Inglaterra las cosas no eran nada agradables. Disponías de mucho tiempo inactivo en espera de que te diesen la orden de despegar. Y esa espera resultaba muy angustiosa.

Tenías que tomar aquello como un juego: cuando más aparatos derribaras tanto mejor. Lo malo era cuando comprobabas que tus disparos habían alcanzado la carlinga del piloto. Siempre pensabas: *"Yo no quería hacer eso. Sólo pretendía eliminar el aparato"*. Esa era la norma.

▼ Pilotos del 32 Escuadrón. El tercero por la derecha es el teniente Peter Brothers, y el segundo, el piloto Keith Gillman.

Peter Brothers

▲ *"Cuando tenía 15 años mi padre me pagó cursos de piloto". Peter Brothers.*

Todos deseábamos ver saltar al piloto de su aparato. Preferíamos que cayese prisionero a que fuera ametrallado.

La verdad es que estábamos agotados. En un día normal, teníamos que estar preparados a las 3:30 de la madrugada, y aquello no terminaba hasta una media hora después de que se hiciera de noche, lo que sucedía a las 10:30.

A esas horas te ibas a comer algo. Yo, por lo general, solía tomarme una cerveza con la tripulación de tierra. Me gustaba charlar un rato con ellos y darles las gracias por todos los servicios que me habían prestado durante el día. En resúmen, te acostabas cerca de la media noche. Y de nuevo tenías que estar preparado a las 3:30 de la madrugada, con tiempo escaso para tomarte un rápido desayuno".

Museo de la RAF

▲ Emblema del 32 Escuadrón, con base en Biggin Hill.

▼ El piloto debía permanecer siempre vigilante, no solamente cuando estaba volando. El Comando Aéreo tenía muchas bajas de aparatos dañados en tierra por falsas maniobras.

Crown Copyright. Recuadro: Museo de la RAF

◀ Formación de Spitfire. Göring preguntó en cierta ocasión al coronel Galland qué necesitaba para aplastar a la RAF. *"Un escuadrón de Spitfire"*, fue la respuesta.

▶ Un piloto de la RAF, reconocía que *"los 109 alemanes disponían de mejores prestaciones que los Hurricane, pudiendo hacer picados más rápidos"*. A los cazas alemanes se les ordenaba volar en formación cerrada sobre los bombarderos, para evitar bajas.

▲ Un bombardero Do-17 suelta su cargamento sobre el objetivo. *"Ignoro la razón de que dejaran de bombardear, pero, fuera como fuera, tomaron una decisión afortunada... para nosotros en el momento"*. Oficial piloto Peter Mathews.

▼ Emblema del Escuadrón 249, con base en North Weald.

Museo de la RAF

Museo Imperial de la Guerra. Recuadro: R. Barclay

◀ Despegue de un Hurricane. *"Era un magnífico aparato, no tan ágil como el Spirfire, pero con muy buena plataforma de tiro. Era muy fuerte y podía aguantar mucho fuego enemigo"*. Recuadro: piloto R.G.A. Barclay.

El oficial piloto R.G.A. Barclay, del 249 Escuadrón con base en North Weald, llevó un diario durante la "Batalla de Inglaterra". He aquí algunos fragmentos correspondientes al día 15:

"Estaba siguiendo a tres de nuestros Hurricane: volábamos por encima y a la

izquierda de los bombarderos enemigos esperando el momento para iniciar el ataque. Pero, de pronto, perdía la paciencia y me di media vuelta para lanzar un ataque fulminante contra el que hacía cabeza en el grupo. En ese mismo instante el jefe de nuestra escuadrilla tuvo la misma idea, y a punto estuvimos de colisionar los dos.

Recuerdo que inicié un picado en medio de las formaciones alemanas. Volando en un ángulo muy cerrado, empecé a hacer fuego sobre los aparatos enemigos, a los que parecía estar dando caza como si fueran perdices.

Los Me-109 alemanes de escolta se hallaban bastante por encima de nosotros y mucho más a la zaga, por lo que no constituían peligro alguno. Además me pareció que algunos de nuestros Spitfire se estaban ocupando de ellos. Debido a que no éramos blanco del fuego enemigo, podíamos realizar cómodamente nuestros ataques. Pronto vi cómo uno de los bombarderos Do-215 se salía de la formación, con los motores rateando, y empeaba a planear hacia tierra.

Poco después de esta operación, volvimos a despegar. Me encontraba a unos 16.000 pies cuando divisé cazas enemigos por encima de mi aparato, y una formación de 20 bombarderos alemanes que, cosa sorprendente, volaban a mi misma altura. Todo el escuadrón se lanzó al ataque, excepto un compañero que hizo frente a un aparato Heinkel 111 que había descubierto detrás de los bombarderos alemanes.

Poco después de mi ataque, vi cómo un Do-215 dejaba la formación, y de él saltaba el piloto que se arrojó en paracaídas. Me di cuenta también que el resto de los bombarderos estaban lanzando sus bombas. Algunos de ellos habían logrado evitar nuestro ataque, y hacían leves picados hacia un lecho de nubes. Incomprensiblemente se mantuvieron paralelos a ellas, sin aprovecharlas para que les protegiesen en su vuelo de regreso a la base. ¿Cuestión de inexperiencia?".

Crown Copyright

Museo de la RAF

▲ Emblema del Escuadrón n.° 1, con base en North Northolt, en el Sector Z del Grupo 11. El escuadrón se formó en 1912 como parte del Real Cuerpo Aéreo.

▼ La partida. *"Solía afectar de muy diversa manera. Había algunos que se sentían muy mal mientran corrían hacia el aparato".*

El hoy capitán de Grupo, Peter Mathews, entonces oficial piloto del Escuadrón 1 con base en Northolt, había estado en Francia desde el inicio de las hostilidades:

▲ "Creo que lo peor de todo era tener que esperar la llamada telefónica que te transmitía la orden de despegar".

"Regresábamos el 18 de junio, y tres días después se rindieron los franceses. Tuvimos que abandonarlo todo. Personalmente yo dejé mis palos de golf, el saxofón, unos cuantos discos verdaderamente formidables y el gramófono. Los alemanes se podían quedar con todo. Nos habían llamado tan urgentemente que aquella noche tuvimos que dormir en el mismo avión.

Yo pilotaba aviones Hurricane. Por entonces, en el Comando de Ataque había más Hurricane que Spitfire. Nos íbamos a la cama un poco después de que se hiciera de noche y tratábamos de dormir unas cuantas horas. Pasábamos mucho rato esperando que sonase el teléfono con órdenes para salir.

En realidad todos nos encontrábamos un poco asustados. Lo peor de todo era la espera. Tratábamos de pasar el tiempo jugando al poker, pero no lográbamos evitar una punzada constante en el estómago. En el fondo era un descanso oir el repiqueteo del teléfono. Al fin, llegaba la órden de despegue.

En el transcurso de un día podíamos despegar tres, cuatro o incluso cinco veces. El tiempo que estábamos en el aire no era mucho, media hora, tal vez 45 minutos. El tiempo pasaba demasiado deprisa. Supongo que podíamos aguantar todo aquello porque éramos jóvenes.

Recuerdo el ataque que hicimos a una formación muy numerosa de bombarderos enemigos. Necesitábamos elevarnos lo más posiblel para iniciar el picado sobre los alemanes. Pero en esa ocasión no logramos la altura suficiente, así que nos dispusimos a un ataque frontal sobre la formación de bombarderos. Tuvimos bastante suerte, pues logramos derribar tres o cuatro aparatos.

Nuestros Hurricane no eran tan rápidos como los aviones del enemigo, pero eran bastante más manejables. Además aguantaban muy bien, soportando un intenso fuego enemigo. La verdad es que podías resultar tocado seriamente y, sin embargo, lograbas salvarte".

Peter Matthews

▲ Piloto Peter Matthews, del Escuadrón n.° 1. Afirmaba modestamente: *"Northolt no era una base de vanguardia, pero no nos faltaba trabajo".*

Archivo Hulton

EL HOMBRE QUE VIVIA PARA VOLAR

El jefe de Escuadrón —posteriormente Comandante de Ala— R. R. Stanford Tuck, también llamado "*Bob*", había llegado a la conclusión de que ser piloto de un caza constituía la "*ocupación más fascinante del mundo*".

Ya antes de que se diera la Batalla de Inglaterra, este hombre se había ganado un puesto de gloria en la historia de la RAF como uno de sus mejores pilotos. El 1 de julio de 1940, Tuck se alistó en el 92 Escuadrón de Spitfire, y el 11 de septiembre era ya Jefe de Escuadrón del 257 de Hurricane.

Su reputación creció aún más cuando logró abatir ocho aparatos alemanes sobre Dunquerque. "*Parece que está siempre dando vueltas cuando aparecen los nazis*", dijo un amigo cuando, tras derribar dos aviones enemigos, comentó Tuck que acababa de darse una vuelta gratísima.

Durante la Batalla de Inglaterra batió todo un récord al derribar cinco Ju88, un Bf110 y tres Bf109. Y cuando fue hecho prisionero en Francia, al estrellarse su Spitfire, llevaba derribados 29 apartos enemigos.

▶ **El piloto Tuck en su Hurricane, en el que puede apreciarse un buen número de victorias.**

▲ **Emblema del Escuadrón n.º 92, con base en Biggin Hill.**

Un informe oficial cita el siguiente incidente, ocurrido el 18 de agosto de 1940: *"Spitfire N3040. Abandonado sobre Horsmonden, al ser alcanzado por fuego enemigo de Ju-88, a las 2:15 de la tarde. Estrellado sobre Tucks Cottages, cerca de Park Farm. El piloto, teniente Robert Stanford Tuck, resultó levemente herido al tomar tierra".* Las cosas sucedieron así, según cuenta el piloto Tuck:

"Divisé dos Ju-88 que me habían sobrepasado a unos 15.000 pies, en dirección sur-suroeste, quizás, sur. Di la vuelta y me dispuse a ir en su captura. Como el día estaba claro, los dos aparatos enemigos inclinaron sus morros y se dirigieron hacia el mar.

Volé a su encuentro tan rápido como pude, hice un giro y lancé una ráfaga al que había señalado como número dos. En cuanto pasé porr encima de él, me di cuenta que doblaba la dirección y se dirigía directamente hacia el mar estrellándose con una enorme explosión y desapareciendo acto seguido. Hasta aquel momento yo solamente había recibido impactos en las alas y en el lado izquierdo del parabrisas.

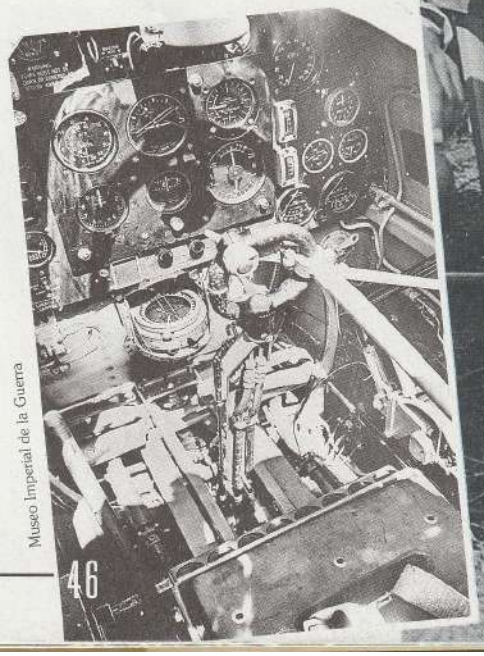
Entonces me volví a dirigirme hacia el otro aparato. En el momento en que abría fuego sobre él, vi un destello en el morro. Inmediatamentte sentí una gran explosión en la parte baja del fuselaje de mi aparato. Me pareció que me había volado la cola y que caería sin remedio en el mar. Sin embargo, intenté elevar el aparato, dejando que el alemán se alejara, tocado también por mis proyectiles. En ese momento volaba a 4.000 pies de altura, y a unas 40 millas al sur de Beachy Head. Mi aparato estaba seriamente dañado. Los

◀ **Un cartel de la RAF. El dibujo tiene por título: *"Afuera lo viejo y arriba lo nuevo".***

Colección John Frost

▶ **Un piloto alemán comenta con su camarada las particularidades de la misión diaria.**

▼ **El complicado tablero de un Spitfire. El disparador de la ametralladora se encuentra en la palanca de mando.**



Museo Imperial de la Guerra

motores acusaban una vibración excesiva y la presión del carburante era demasiado elevada.

Intenté dirigirme hacia la costa, pero los motores despedían densas columnas de humo que me impedían la visión. Como aquello se ponía demasiado peligroso, decidí abandonar el aparato. Salté a unos 800 pies de altura. En realidad no podría decir si mi avión siguió recto y nivelado, porque el humo no me dejaba ver. Después se estrelló a cosa de media milla de donde yo me encontraba sin causar daño alguno".

En su segunda misión de bombardeo, el teniente Hans Gollnisch, perteneciente a la unidad de bombardeo Stab 11/KG30, fue derribado por un caza de la RAF:

"A principios de septiembre de 1940 mi unidad fue trasladada de Dinamarca a Chievre, cerca de Ath, en Bélgica, a fin de concentrar el máximo número de bombarderos destinados a los *raids* sobre Inglaterra. Era mi segunda misión. El día 9 de septiembre despegué de Chievre para reunirme, a 5.000 metros de altura, con 200 bombarderos que volaban sobre el Cabo Gris-Nez.

Después de volar rumbo este durante un buen rato, pusimos proa hacia Londres, escoltados por cientos de nuestros cazas. El objetivo eran los muelles y los embarcaderos del Támesis. Ya los habíamos divisado cuando, de repente, resultamos tocados por los proyectiles de una ametralladora de un aparato de la RAF, que había surgido detrás de nosotros sin ser visto por los cazas de escolta ni por nuestro artillero, el suboficial Diebler.

Archivo Cultural de Preussen

Andy Saunders

▶ **Cartel del *Luftwaffe*. Fuerza, disciplina, poderío y la conquista de los cielos eran las características que conferían a los pilotos una indiscutible superioridad.**

Suddeutscher Verlag

El aparato había sido dañado seriamente y la situación resultaba muy peligrosa. El estabilizador no funcionaba, debido seguramente a que alguna bala se habría empotrado en los cables del elevador. Los dos motores estaban también averiados, el de la derecha perdía gasolina y el de la izquierda aceite.

En ese momento, el observador de a bordo, el suboficial Rolf, me informó que Diebler había sido alcanzado y yacía muerto en medio de un gran charco de sangre. Una bala le había roto una carótida. Di órden de que descorriesen la carlinga para poder abandonar el aparato, pero entonces me di cuenta de que podía dominarlo todavía, utilizando la rueda de ajuste que, en cierta medida, podía sustituir al elevador. Pensando en nuestro artillero muerto, decidí permanecer en el aparato y tomar rumbo hacia el Canal. Si los motores resistían, tal vez pudiéramos

Archivo Topham

▶ **Tripulación de un bombardero JU-88 de la *Luftwaffe* en plena acción. Recuadro: teniente Hans Gollnisch, cuyo aparato fue abatido sobre Barcombe, en Sussex.**

▲ Teniente Gerhard Kadow, el primero de los muchos pilotos de cazas alemanes que lograron aterrizar sobre suelo inglés y fueron hechos prisioneros.

▼ Emblema personal del coronel Adolf Galland, un Mickey Mouse con terrible atuendo.

En uno de sus vuelos como escolta de los bombarderos Stuka, el teniente Gerhard Kadow, perteneciente al 9.° Escuadrón del Grupo de Ataque 76, fue derribado, convirtiéndose en el primer piloto hecho prisionero sobre suelo inglés:

"El 11 de julio pilotaba yo un aparato Me-110, con mi operador de vuelo y artillero, Helmut Scholz. Mi escuadrón estaba estacionado en Laval y volábamos hacia Dinard, para repostar. Aproximadamente al medio día salimos de Dinard con destino a Inglaterra.

Al igual que otros varios, mi escuadrón tenía órdenes de dar escolta a los bombarderos Ju-87, que iban a atacar objetivos en la costa sur de Inglaterra, cerca de Portland.

Antes de despegar, nuestro comandante nos advirtió que no deberíamos permitir que el enemigo abatiese ni un solo bombardero. Esto significaba que teníamos que arriesgar a fondo nuestras vidas.

▲ Stukas en ataque. *"Los Stukas nos proporcionaron momentos muy buenos. Podías meterte entre ellos y dispararles muy fácilmente".* En recuadro: un caza Me-110.

Cuando estábamos alcanzando las costas inglesas pude contar en lontananza unos veinte puntos negros, que volaban más altos que nosotros. Estaba seguro de que se trataba de aparatos de la RAF, pero todavía no podía distinguir si eran Spitfire o Hurricane. De todas formas sabía muy bien que nuestros aparatos no eran enemigo para aquellos cazas monomotores.

Sin embargo, nuestro deber era dar protección a los Stuka, a fin de que pudieran bombardear sin ser molestados. El mayor poder artillero de los Me-110 se concentraba en los dos cañones de 20 mm montados en el morro, y las cuatro ametralladoras situadas también en la parte delantera. Presioné los botones de disparo, y un chorro de balas, similar al agua que sale con presión de un grifo, surcó el espacio en dirección al enemigo. La velocidad de acercamiento era por entonces bastante alta, de manera que en el último minuto tanto mi atacante como yo tuvimos que forzar un brusco giro para no colisionar. Realmente no llegué a comprobar si mis disparos le habían alcanzado.

llegar hasta el mar, amerizar y llegar a Francia en el bote de goma que llevábamos a bordo. Así que puse rumbo hacia el sur, la ruta más corta, y solté las bombas. Ahora carecíamos de protección artillera, lo cual era un enorme peligro en el caso de que sufriéramos nuevos ataques. Decidí, por tanto, buscar refugio en un lecho de nubes, que se encontraba a 3.000 metros más abajo.

Por desgracia, cuando volábamos entre las nubes se pasaron los motores y no hubo manera de hacerlos funcionar de nuevo. Como por entonces ya estábamos volando muy bajo, no había posibilidad de lanzarnos en paracaídas y la única alternativa que nos quedaba era tratar de aterrizar, cosa nada fácil dado el mal estado de los mandos. Por si esto fuera poco, incluso no podíamos utilizar los alerones, pues el sistema eléctrico había dejado de funcionar.

Tuve mucha suerte al poder aterrizar sin problemas, pues las zonas despejadas de vegetación se hallaban obstaculizadas con coches viejos y otros tipos de estorbos a fin de impedir un posible aterrizaje de nuestros planeadores, en el supuesto de una invasión a Inglaterra.

Pese a todo esto, tomamos tierra intactos. Recogimos el cadáver de nuestro infortunado artillero y, después de prender fuego a nuestro aparato, nos entregamos a las autoridades policiales y militares inglesas".

LOS ASES DEL BANDO ALEMAN

El comandante —más tarde general— Adolf Galland, veterano de la Guerra Civil española, tenía una personalidad un tanto extravagante —baste mencionar que había hecho instalar un cenicero especial en su carlinga para sus puros favoritos—. *"Dolfo"* Galland fue jefe de un escuadrón de Bf-109E, perteneciente a la 26ª Ala de Ataque de la *Luftwaffe*. Posteriormente, el 21 de agosto de 1940, fue nombrado Jefe del Ala. Durante la Batalla de Inglaterra llegó a derribar 103 aparatos, lo que le convirtió en el piloto alemán con mayor número de victorias. A los 30 años fue nombrado general.

El comandante —más tarde teniente coronel— Werner Mölders, fue el más famoso de los pilotos de caza alemanes y el primero que logró abatir 20 aparatos enemigos en 1940. Por tal hazaña, *"Vati"* (Paraíso) Mölders recibió el preciado galardón de la Cruz de Hierro. Convertido en el más joven de los comodores de la *Luftwaffe*, obtuvo el mando de la 51ª Ala de cazas Bf-109 a partir del 27 de julio de 1940. Aunque malherido en las piernas, tras un combate con *"Marinero"* Malan el 28 de julio, logró recuperarse y aún tuvo ocasión de abatir 55 aparatos en la Batalla de Inglaterra.

Suddeutscher Verlag

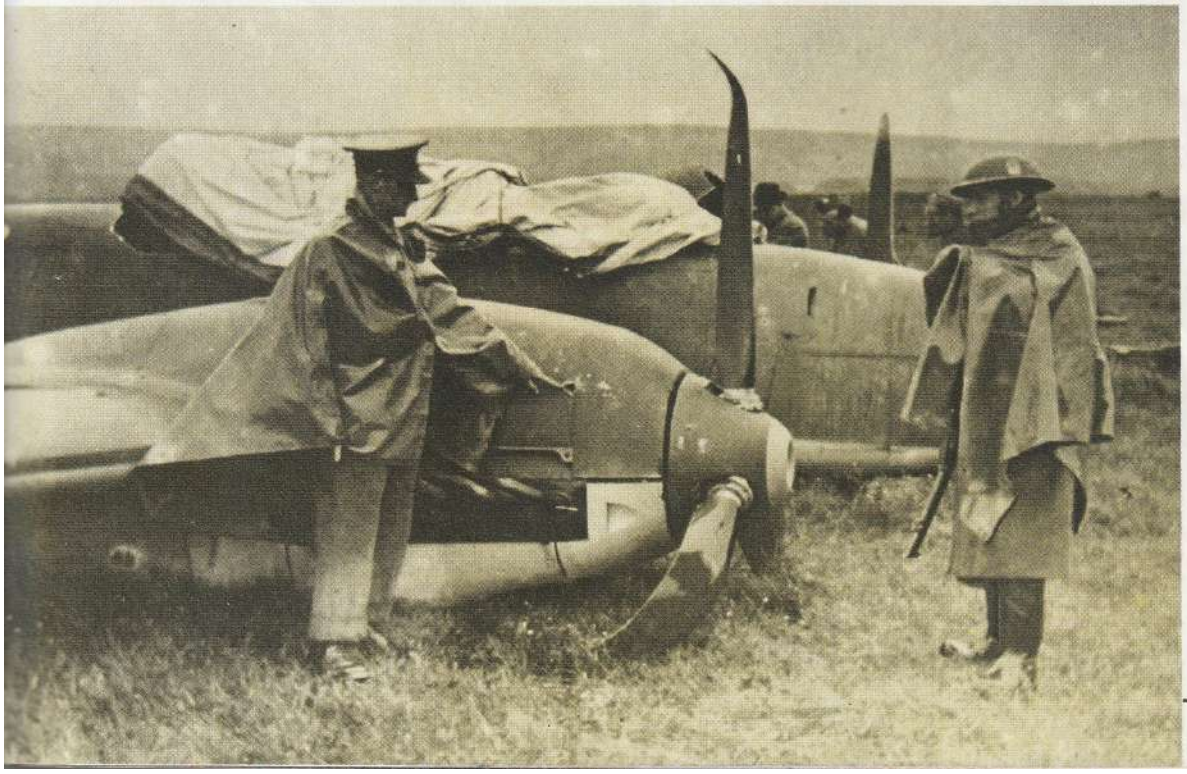
▲ **Tiempo de asueto para los ases del aire: capitán Werner Mölders y coronel Adolf Galland, que disfrutan de una cacería. Sobreimpreso: emblema de los pilotos de la *Luftwaffe*.**

Unos segundos después, un par de cazas enemigos se habían situado a mis espaldas y abrían fuego contra mí. Casi de forma inmediata, los dos motores se pararon y comprendí que sería imposible regresar al Continente. Los cazas enemigos se dieron cuenta de que me habían acertado y dejaron de disparar, observándome desde atrás.

Traté de correr el techo de mi carlinga para lanzarme en paracaídas. Ordené a Helmut Scholz que hiciera lo mismo, pero él me comunicó que el mecanismo de su carlinga se había estropeado y no lograba moverlo. No podía lanzarme, dejando allí a Scholz. Por otro lado, como tratar de amerizar me pareció poco prudente, lo único aconsejable era intentar un aterrizaje sobre suelo inglés.

En cuanto hubimos tomado tierra comprobé que no me era posible abandonar el asiento. Una de las balas de los cazas enemigos había hecho un gran boquete en mi sillón, y las tiras metálicas de la estructura se habían agarrado al paquete de mi paracaídas, inmovilizándome. Hice un esfuerzo y, de repente, conseguí desasirme. Abandoné mi cabina y después rompí el techo de la carlinga de mi artillero para que también él pudiera salir. Estaba bastante bien, pues sólo había recibido el impacto de algunas esquirlas de metralla.

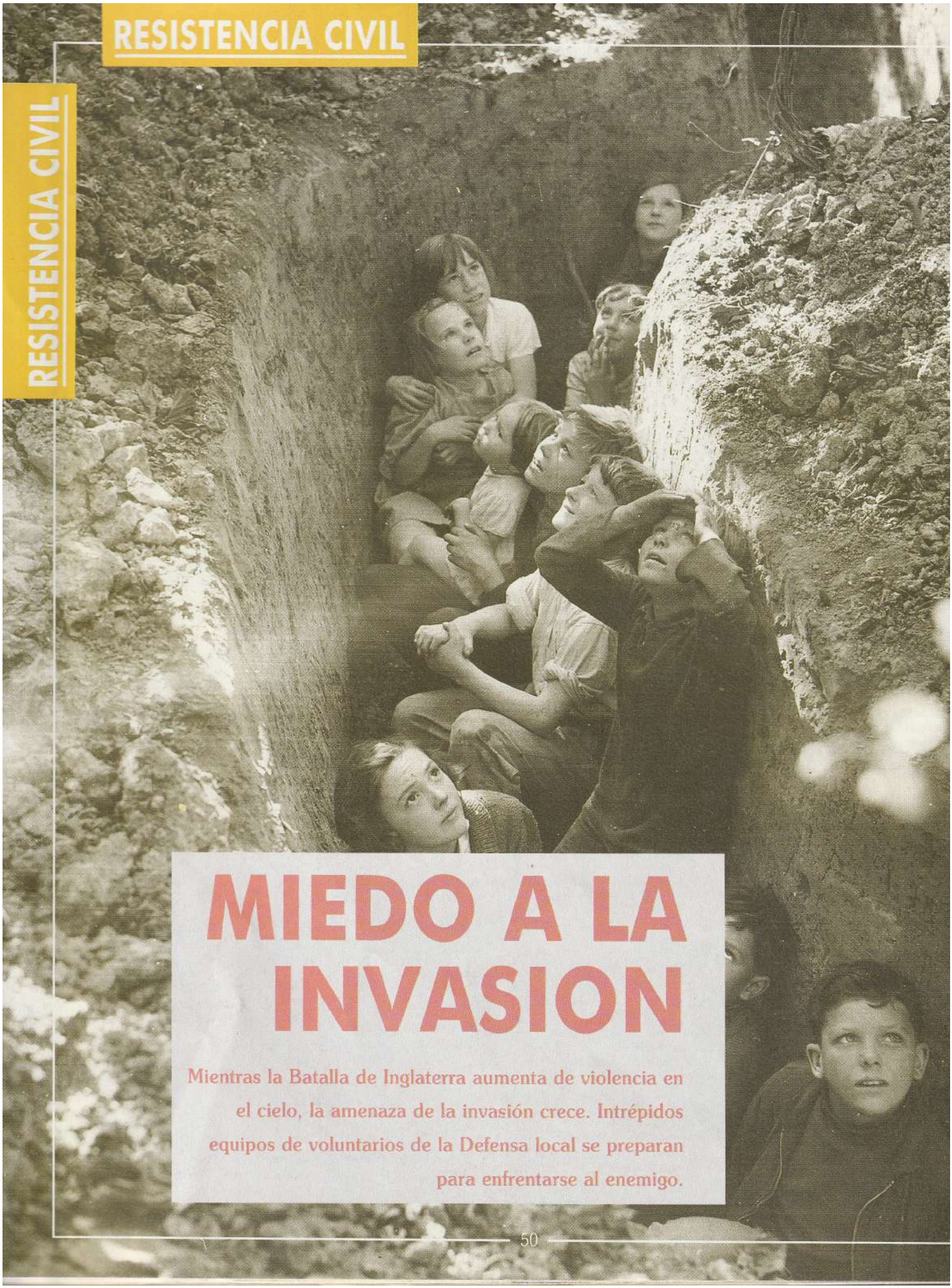
Lo más urgente era destruir nuestro aparato. No disponíamos de cargas autodestructivas, así que abrimos un depósito de gasolina y tratamos de incendiarlo con algunos disparos de mi pistola. Disparé unas ocho balas, pero aquello no resultó. Realmente fue una suerte que nos sucediera tal cosa, porque de lo contrario el avión hubiera estallado y habríamos perecido allí mismo".



▼ **El fin de un soldado. El teniente Gerhard Kadow, al lado de su Messerschmitt 110, derribado en Povingdon Heat, cerca de Weymouth, esperará el final de la guerra en cautividad.**

▼ **Emblema de la Escuadrilla de caza 26, de Galland, una de las más brillantes unidades de combate de la *Luftwaffe*.**

RESISTENCIA CIVIL



MIEDO A LA INVASION

Mientras la Batalla de Inglaterra aumenta de violencia en el cielo, la amenaza de la invasión crece. Intrépidos equipos de voluntarios de la Defensa local se preparan para enfrentarse al enemigo.

Popperfoto

◀ **Un grupo de niños, relativamente protegidos en una trinchera, observan cómo allá arriba sus héroes hacen frente a los invasores.**

Museo Imperial de la Guerra

▲ **Un cartel para estimular el patriotismo.**

En mayo de 1940, el pueblo inglés tuvo que hacer frente a la posibilidad de una invasión inminente. Este hecho terrible tardó poco más de un par de días en calar en las mentes de los ciudadanos y, aunque no cundió el pánico, no cabe duda de que fueron muchos los que se sintieron presa de miedos ancestrales. En cualquier lugar, tiendas, bares u oficinas, en donde se formase un grupo de personas, surgía inmediatamente la típica y dramática pregunta: *"¿qué vamos a hacer ahora?"*, para la que siempre había respuestas irreproducibles por parte del más derrotista del grupo.

Oscuros presentimientos que no tardaban en llenar la cabeza de los demás con ideas espantosas acerca de lo que podía esperarse del inminente futuro. En el otro extremo de la balanza se encuadraban aquellos que, muy serenamente, barajaban la posibilidad de eliminar físicamente a sus hijos antes que verlos convertidos en jóvenes nazis de una Inglaterra ocupada. No obstante, esta terrible posibilidad era menos real que el negro pesimismo que embargaba a todo el mundo, dispuesto a enfrentarse con lo peor, y a no detenerse ante nada.

Este espíritu de resolución colectiva fue apoyado e incluso estimulado por Winston Churchill y su Gobierno, que tomaron una serie de medidas —acertadas unas, desafortunadas otras— para encarar el inmediato porvenir.

Con tono menos melodramático, pero apelando siempre al espíritu de las más puras tradiciones británicas, el novelista J.B. Priestley, llevó a cabo una serie de programas radiofónicos, en los que marcaba la pauta una encomiable serenidad, una misión realista y un optimismo convincente.

Antes de que se hubiera producido el desastre de Dunquerque, la guerra había estado impregnada por un aire de irrealidad. Ahora, tras aquella derrota, surgía otra atmósfera irreal, aunque muy distinta. Por ejemplo, la idea de que todas las campanas de las iglesias británicas se pusieran a sonar en el caso de una invasión enemiga no dejaba de constituir una idea llena del más puro romanticismo. Pero, mientras tanto, los ingleses dejaron de escuchar el tradicional sonido de sus campanas en las mañanas de domingo, aquel sonido que les había acompañado durante toda la vida y que les aseguraba que el clásico fin de semana inglés no desaparecería jamás.

Pero las autoridades inglesas, un poco despistadas en esta ocasión, parecieron haberse olvidado de un hecho muy importante: que las iglesias y rectorías del país eran de los pocos edificios públicos que raramente tenían teléfono. Y que disponiendo de un buen sistema de alarmas antiaéreas, como ya se disponía, solamente hacía falta modificar el sonido para —llegado el caso— avisar a la población de que se había producido la tan temida invasión.

La Guardia Nacional

La idea de establecer un sistema de defensa en el territorio nacional fue debatida por primera vez a principios de mayo en una de las reuniones del Ministerio de Defensa. El plan fue presentado por Anthony Eden, a la sazón ministro de esa cartera, en una alocución radiada a toda la nación. En un principio, se denominó Cuerpo Voluntario de la Defensa Local y se pidió a la población que se alistase masivamente. La idea base era potenciar el debilitado ejército profesional existente en el país con un contingente de tropas voluntarias, y no pagadas, que dedicaran parte de su tiempo a un entrenamiento militar que les permitiera enfrentarse de forma eficaz al enemigo —especialmente a tropas paracaidistas— en caso de invasión.

El primer día en que Eden hizo su alocución se alistaron doscientos cincuenta mil hombres, y cuando llegó el verano la cifra había ascendido a un millón. Por entonces, las siglas de este contingente ar-

Museo Nacional Inglés de Fotografía, Cine y Televisión

▲ **Un cartel de reclutamiento en el que se hace mención a las mejores virtudes del sistema de vida inglés, por el que merece la pena luchar.**

Museo de Transporte de Londres

▲ **"También tú puedes contribuir a la compra de un *Spitfire*". A medida que se perdían aparatos en los combates, se hacía más urgente reemplazarlos.**

Archivo Hulton

Museo Nacional Inglés de Fotografía, Cine y Televisión

▶ **Entrenándose de nuevo. Veteranos de la Primera Guerra realizan sus ejercicios para estar en forma. Aunque mal equipados, era necesario que se mantuvieran en inmejorable estado.**

▲ **Sin uniforme, pero al paso. Un contingente de voluntarios de la Defensa desfila por la calle mayor de su ciudad.**

Archivo Hulton

◀ **La necesidad es la madre de la invención. La Guardia Nacional creó una especie de carro blindado, protegiendo la estructura de un vehículo normal con planchas de acero. Sobre la improvisada torreta se montó una ametralladora.**

Colección John Frost

▼ **Los quintacolumnistas pueden estar en cualquier parte. Carteles como éste advierten a civiles y militares de la conveniencia de ser cautelosos en sus conversaciones.**

mado dieron pie a un buen número de chistes: LDV (*Local Defence Volunteers*) se interpretaba como *"Look, Duck and Vanish"*, algo así como *"Mirar, Camuflarse y Desaparecer"*. Por otro lado, el nombre de este ejército no sonaba demasiado militar, todo lo cual hizo que en julio de 1940 pasaran a llamarlo Guardia Nacional. Esta Guardia Nacional estaba formada por varones cuyas edades estaban comprendidas entre los 17 y los 65 años. Naturalmente, en un principio no constituían tropas de combate de primera clase. Los elementos más importantes eran aquellos veteranos de la Primera Guerra Mundial que lucían orgullosos en sus chaquetas las condecoraciones ganadas en la pasada contienda.

Con la ayuda de un instructor militar, perteneciente al Ejército regular, se comenzó a entrenar, durante unas horas semanales, aquel contingente de reclutas tan variopinto. No había duda de que serían necesarios varios meses paras que se pudiese contar con una fuerza defensiva eficaz, y aunque se prohibieron todo tipo de bromas sobre la competencia de las fuerzas de la Guardia Nacional, era evidente que la visión de aquellos hombres, uniformados exclusivamente con un brazalete distintivo, no inspiraba demasiada confianza a cualquier observador imparcial. Por entonces, las fotografías que los redactores gráficos de prensa tomaron e intentaron difundir de aquellas unidades de la Guardia Nacional, fueron tajantemente censuradas, porque aireaban con excesiva claridad la dura realidad.

Finalmente llegaron los uniformes, pero entonces se pudo comprobar que la mayoría eran varias tallas mayores de lo necesario. En cuanto al armamento, la cifra que se había dado de que un tercio de los inicialmente alistados dispondrían de su rifle no fue en modo alguno cierta. No cabe duda de que algunas unidades estuvieron aceptablemente armadas desde el principio, pero hasta que llegó de Estados Unidos un cargamento con medio millón

▼ **Estos miembros de la Defensa Local hacen prácticas para repeler la tan temida invasión.**

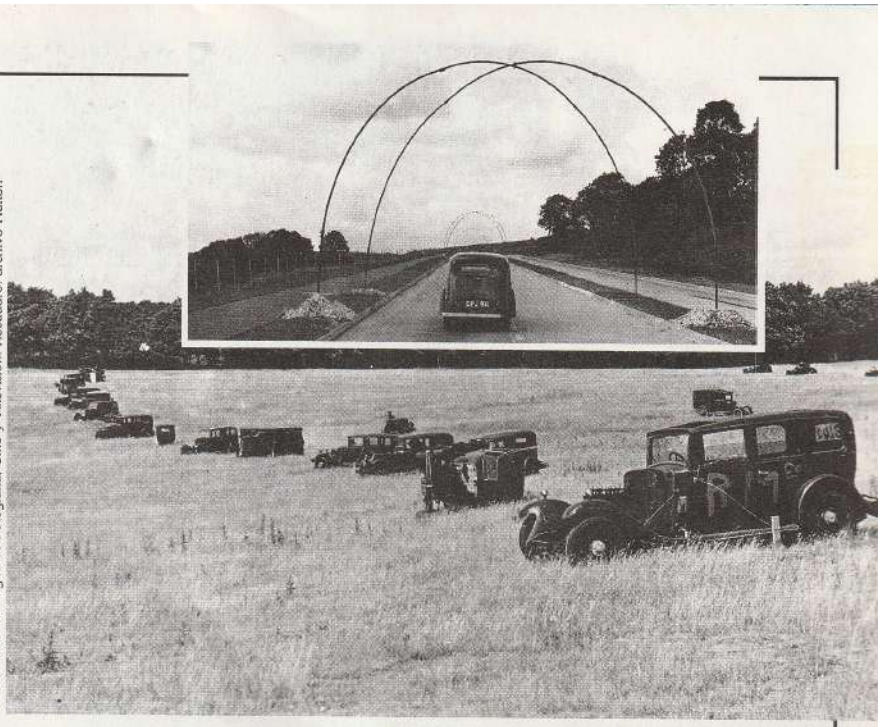
Colección Keystone

▼ **Voluntarios de la Defensa Local patrullan la campiña.**

Museo Nacional Inglés de Fotografía, Cine y Televisión

HISTORIAS DE LA GUERRA

Antes de participar en la contienda mundial, un grupo de generales americanos cenaban con unos amigos de la RAF en el hotel Sussex Pad. De repente, se inició un bombardeo, cayendo sobre el hotel una tanda de 34 bombas. Los americanos, rápidamente, se pusieron a salvo debajo de las mesas, justo en el momento en que una rubia y ondulante camarera se acercaba con dos soperas humeantes. Cuando concluyó el bombardeo y los generales emergieron de su refugio, comprobaron con sorpresa que era necesario algo más que un fuerte bombardeo para que la camarera derramara una gota de sopa. Porque ella seguía allí, como si nada, sosteniendo muy tiesa sus soperas.



Museo Nacional Inglés de Fotografía, Cine y Televisión. Recuadro: archivo Hulton

▲ **Material estratégicamente situado en campos y caminos.**

de rifles pertenecientes a la Primer Guerra Mundial, no se pudo decir que la Guardia Nacional estuviera bien pertrechada. Otras agrupaciones, llevadas por el mejor espíritu combativo, solicitaron de museos y entidades similares que se les prestaran ametralladoras y otras clases de armas automáticas. No obstante, el uso de este tipo de armamento fue rápidamente prohibido, por el peligro que entrañaba dejarlo en manos de aficionados.

En el otoño de 1940 se generalizó el uso oficial de la *pike*, un artilugio formado por un tubo de metal al que se había añadido una bayoneta fija. Este instrumento tenía la ventaja de que resultaba fácil de manejo y barato de producir, pero como arma dejaba bastante que desear. Además, no ayudaba a levantar la moral de los hombres. Al respecto, corrió de boca en boca una especie de eslogan que decía: *"siempre te puedes llevar uno contigo"*, que hacía referencia a que, al menos, se podría eliminar con alquel artefacto a un soldado enemigo antes de que éste le matara a uno. Mas era una aseveración un tanto dudosa.

Con el tiempo las cosas fueron mejorando dentro de la Guardia Nacional, pero ésta no alcanzó su máximo grado de eficacia hasta que se superó el peligro de invasión. De todas formas, ya en el mes de agosto de 1940 se habían empezado a dar los primeros pasos para establecer una coordinación entre las fuerzas voluntarias y el ejército regular, destinándose oficiales de estos cuerpos a la Guardia recien constituida.

Una vez que se dejó atrás el temor a una posible invasión y concluyó la excitación causada por la Batalla de Inglaterra, los miembros voluntarios de la Guardia Nacional empezaron a encontrar demasiado pesada la tarea que les había sido encomendada. No fue sorprendente que, por todo ello, creciese el absentismo en las tareas militares; y no se logró establecer una verdadera disciplina militar —que sirvió para poner coto a tales anomalías— hasta el mes de noviembre de 1941, cuando se implantaron mandos y jerarquías militares en las unidades de la Guardia Nacional.

A partir de esa fecha se establecieron normas muy precisas, penándose severamente la no asistencia a las prácticas de entrenamiento militar. Se fijó un máximo de 48 horas mensuales de ejercicios y, excepcionalmente, se concedieron permisos de exención de entrenamientos. Fue por entonces cuando se autorizó a la Guardia Nacional para que alistase en sus filas a los reclutas del ejército, si bien nunca se quiso dar ese calificativo a ningún soldado británico. También se la hizo participar en trabajos de defensa antiaérea. La posibilidad de que los alemanes lanzasen en paracaídas tropas sobre la retaguardia constituyó un temor muy generalizado —de hecho, en los planes alemanes de invasión se contemplaba el lanzamiento de paracaidistas sobre Folkstone y Brighton.

Una de las medidas más drásticas tomadas por las autoridades para combatir una posible invasión de paracaidistas fue la elminación de los nombres y señales de tráfico. Además de borrar las indicaciones topográficas en caminos y carreteras, se procedió a eliminar el nombre de las es-

Colección John Frost

▲ **Este cartel advierte claramente los peligros de charlas imprudentes.**

▼ **Para los forasteros, un viaje en el Metro londinense podía convertirse en toda una aventura. Los nombres de las estaciones fueron suprimidas para confundir a invasores y espías.**

Archivo Hulton. Recuadro: Museo Nacional Inglés de Fotografía, Cine y Televisión

▲ **El poder de la radio tranquiliza y conforta. El escritor J. B. Priestley, con su programa radiofónico "Postdata", emitido a las 9 de cada domingo, supo estimular lo mejor de los hombres y mujeres de Inglaterra.**

Popperfoto

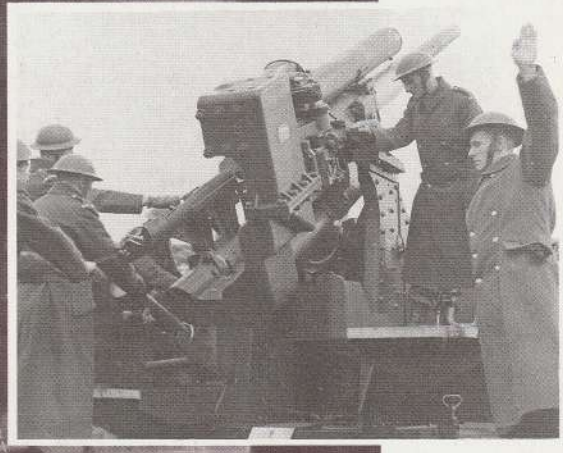
▲ **Personal auxiliar femenino prepara las intrincadas cuerdas de un globo protector.**

taciones de ferrocarril, borrando también cualquier tipo de referencia nominal en los edificios públicos, cabinas telefónicas y cabeceras de autobuses y demás medios de comunicación. A partir de ese momento, viajar por zonas no habituales se convirtió en una aventura muy complicada.

Al mismo tiempo, se colocaron todo tipo de obstáculos en zonas de campo abierto, con objeto de obstruir cualquier posible aterrizaje de planeadores enemigos. Se establecieron, así mismo, reservas secretas de alimentos en lugares escondidos de las zonas más meridionales del país. Se obligó a los motoristas a que inmovilizaran sus vehículos en los aparcamientos y, durante cierto tiempo, también se pidió a los ciclistas que guardaran sus bicicletas cuando no las utilizaban.

En el fondo no existió una *fiebre de espías* como había sucedido en 1914. Sin embargo hubo una fuerte vigilancia del entorno, cosa que en ciertas ocasiones no resultó demasiado efectiva. Por ejemplo,

◀ **El sistema defensivo en acción. En recuadro: la artillería costera protege a Inglaterra.**



▼ **Veteranos de la Primera Guerra, con uniforme de la Guardia Nacional, toman una cerveza.**

Colección Keystone

la utilización de las tarjetas de identidad, que se habían puesto en circulación en septiembre de 1939, tal vez pudiera resultar un elemento tranquilizador para ciertos sectores de la población, pero no hubieran representado problema alguno para un presunto espía alemán. En cuanto a los posibles agentes enemigos, de hecho eran escasos y poco eficaces. Y el Gobierno se preocupaba probablemente menos de las charlas imprudentes y peligrosas de lo que se daba a entender en los carteles de propaganda, en los cuales se podían leer eslogans de este tipo: "*las conversaciones despreocupadas, pueden costar vidas humanas*". Lo que realmente preocupaba a la Administración —y esa era la verdadera razón de tales carteles— era que la moral ciudadana pudiera verse resentida por chismes y comentarios derrotistas.

Había también otro fenómeno que producía considerable ansiedad a buen número de ingleses. Se trataba de la llamada *Quinta Columna*, un poderoso mito que tuvo sus orígenes en la pasada Guerra Civil española, a la que se atribuían traiciones que habían costado, en algunos casos, la pérdida de ciudades enteras, entregadas en manos del enemigo.

La idea de que toda una nación pudiera ser traicionada por la solapada actuación de un movimiento paramilitar disperso entre su población no era una idea absolutamente irracional, pero estaban muy lejos de las fantasías que, a la sazón, corrían entre el pueblo, como la de que los paracaidistas alemanes podían llegar disfrazados con los atuendos más insospechados. Todo ello contribuyó a alimentar innumerables sospechas que recayeron sobre los pobres extranjeros, a los que se sometió a todo tipo de vigilancia, muchas veces exagerado y obsesivo.

Museo Nacional Inglés de Fotografía. Cine y Televisión

▲ *El ejército de papá* vuelve al colegio.

Resultó verdaderamente irónico que quienes sufrieron de manera más intensa estas medidas de control fueran aquellos que habían logrado escapar de la Alemania de Hitler, buscando asilo político como refugiados en Inglaterra. La crisis producida en 1940 obligó a las autoridades a internar a estas pobres gentes en campos de concentración distribuidos a lo ancho y largo del país. Poco a poco, y a medida que la guerra fue tomando nuevos derroteros, la situación de estos refugiados fue haciéndose más cómoda. Entre ellos se hallaban muchos famosos

Museo Imperial de la Guerra

▼ **El uso de diaros estaba formalmente prohibido a los soldados que servían en frentes extranjeros, por ser una buena fuente de información para el enemigo, como advierte este cartel.**

TESTIGO DE UNA COLISION

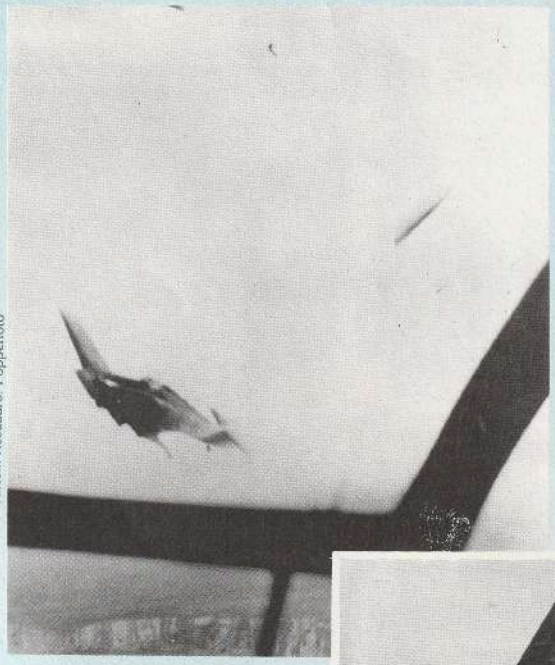
El escritor Dennis Knight era todavía un muchacho cuando, el 9 de septiembre de 1940, fue testigo de una colisión aérea.

"A través de la niebla pude ver la fina silueta de un bimotor alemán y algunos cazas más pequeños de la RAF. De repente, dos de los cazas se acercaron al aparato enemigo por su cola, colisionando entre ellos en cuestión de segundos. Uno dio un brusco giro, con una ala partida, y el otro cayó sobre el aparato alemán.

Pude ver más cazas volando por allí, y muy pronto una escuadrilla de cinco inició un descenso, emitiendo fuerte zumbido y dejando en el cielo gruesos trazos de vapor blanco.

El avión alemán, de cuyos dos motores salían largas columnas de humo, empezó a descender despacio, dando vueltas suavemente y daba la sensación de que cambiaba de color —del blanco y negro al azul pálido— de acuerdo con los tonos de su pintura de camuflaje, según mostrara la parte superior o inferior del fuselaje. Después se produjo una enorme explosión y un inmenso hongo de humo ascendió al cielo, por encima de los tejados. Una lluvia de pequeños trozos de chatarra y restos carbonizados del aparato cayeron sobre nuestro jardín, hacia el sur. Fue así como pude ser testigo de la colisión de dos Hurricanes del Escuadrón 310 y de un Messerschmitt 110.

El cuerpo del piloto alemán, descalzo, y con la Cruz de Hierro sobre el pecho, permaneció siete días sobre el campo de golf, mientras las autoridades del Ayuntamiento decidían dónde se le enterraría."



Archivo Cultural de Preussen. Recuadro: Popperfoto

◀ **El ala de un Hurricane salta hecha añicos. Recuadro: un Me-110.**

Popperfoto

▲ Una escena muy común en el sureste de Inglaterra: un aparato Messerschmitt Bf-110, estrellado y parcialmente desmantelado, es vigilado por un soldado de la RAF.

científicos que habían escapado del terror nazi. Se les permitió que trabajasen en la investigación tecnológica del país. Y se les pidió que participaran en el desarrollo de la investigación nuclear, materia que, por entonces, no se consdieraba vinculada a lo militar.

Mucho más justificado estaba el internamiento en campos de concentración de los miembros de las organizaciones pronazis. Una de las figuras caitales de tales movimientos era Sir Oswald Mosley, jefe de la Unión Británica de Fascistas. Tanto él como su familia y seguidores fueron puestos a buen recaudo.

Y mientras la población se preocupaba intensamente de todos estos peligros que se presentaban en la retaguardia, se iniciaron las fortificaciones en la costa meridional inglesa. Las playas del sur de Inglaterra, especialmente aquellas que parecían más adecuadas para un posible desembarco, quedaron inmediatamente prohibidas al público, preparándolas militarmente con cuantos medios se podían conseguir. Minas, alambradas, *dientes de dragón* —grandes bloques de hormigón— y nidos de ametralladoras se situaron en los lugares más estratégicos. Se decidió así mismo que la Guardia Nacional se encargase, hasta que llegaran las fuerzas regulares del ejército, de los nidos de ametralladoras emplazados en los nudos de carreteras y cruces de caminos.

En estas zonas costeras del sur de Gran Bretaña no se produjo, de momento, ningún tipo de evacuación, limitándose las incomodidades a la incautación de aquella casas que se consideraban de uso necesario para fines militares. De todos modos, hubo no pocas presiones que la población soportaba de la mejor manera. Una de las amenazas más serias para los habitantes de aquellas zonas costeras consistía en la advertencia de que, llegado el caso, se les podría desalojar de sus viviendas sin aviso previo.

▲ Un piloto de la *Luftwaffe* es aprehendido.

▼ Reconocimiento de Churchill por la deuda que Inglaterra tiene contraída con *"tan pocos"*.

EN EL NUMERO 3
EL BLITZ

7 de septiembre 1940 - 10 de Mayo de 1941

a decisión de Hitler de doblegar la voluntad de resistencia el pueblo británico —con una campaña de 9 meses de terradores bombardeos— llevó muerte y desolación a todas las clases sociales.

l Blitz. Fascículo de 32 páginas. Mapa de campaña a todo color, con as ciudades que sufrieon bombardeos masivos. Daily Mail, 31 de diciembre 1940.

ANTECEDENTES

Por qué empezó el Blitz un ño más tarde? ¿Cuál fue el notivo de los bombardeos octurnos?

CAMPAÑA

Pudo Churchill evitar el deastre de Conventry? ¿Qué ra "Enigma"?

TESTIMONIOS

Qué opinaban las tripulaiones de los bombarderos lemanes?

RESISTENCIA CIVIL

Cómo se enfrentó la poblaión a esas 76 noches de ontinuos bombardeos?

EQUIPO DE BATALLA

Piloto de la *Luftwaffe*, julio de 1940

Las tripulaciones alemanas vestían un atuendo que resultaba práctico, si bien muy ostentoso y peculiar.

▲ CHALECO SALVAVIDAS de la *Luftwaffe*. Se llevaba sobre el uniforme de vuelo normal. Muchos hombres, cuyos aparatos resultaban dañados en combate, se beneficiaron de esta prenda.

◀ INSIGNIA y distintivo que llevaban sobre el bolsillo izquierdo de su guerrera las tripulaciones de la *Luftwaffe*.

▲ GORRA de un oficial de la *Luftwaffe*, con el águila sobre la enseña nacional. Este modelo tenía muy alzada la visera.

▲ PANTALONES DE VUELO. Se pueden apreciar los abundantes bolsillos para guardar mapas y documentos.

▲ CAZADORA de vuelo de un piloto abatido sobre Inglaterra. El águila que se aprecia a la derecha era el distintivo de la *Luftwaffe*.

▲ CRUZ DE HIERRO de Segunda Clase, instituida por Hitler el 1 de septiembre de 1939 para actos de heroísmo en combate. Se llevaba colgando del segundo ojal de la guerrra.

▶ ESPADIN del uniforme de gala de un oficial.

◀ CASCO DE VUELO de un piloto con su correspondiente mascarilla de oxígeno, necesaria para las grandes alturas.

▶ CASCO de un piloto en el que se aprecian los auriculares de la radio y los componentes de la mascarilla de oxígeno.

▼ GUERRERA de un oficial perteneciente al 26 "Horst Wessel".

TRADUCCION DE LAS PRINCIPALES NOTICIAS SOBRE LA BATALLA DE INGLATERRA OFRECIDAS POR EL PERIODICO:

Daily Sketch

N.º 9.770 Jueves, 29 de de agosto de 1940 Un penique

La RAF rechaza las constantes oleadas de bombarderos enemigos, derribando por lo menos 24 aparatos

LOS NAZIS BOMBARDEAN LONDRES Y OTRAS TRECE CIUDADES MAS

Kiel, bombardeada a menos de 300 metros de altura por un piloto de la RAF, que logró destruir así los muelles de la ciudad alemana.

Aparatos húngaros han atacado territorio rumano, mientras los ministros de Asuntos Exteriores de Alemania e Italia se reúnen en Viena.

Tras haber fracasado en su intento de destruir la defensa aérea que mantienen los aparatos de la RAF, nuevas oleadas de bombarderos nazis han continuado sus incursiones sobre el territorio nacional. Londres ha vivido su quinta noche sucesiva de alarma aérea.

La aviación enemiga, siguiendo sus acostumbradas tácticas de "castigo", voló ayer sobre la zona de Londres.

El señor Churchill tuvo ocasión de contemplar un violento combate aéreo en su visita a la costa del sudeste inglés. En Dover, siguió de cerca la batalla mantenida entre aparatos de la RAF y aviones nazis. Posteriormente, inspeccionó los restos de un Messerschmitt que había caído, envuelto en llamas. *"Uno menos en la lista"*, comentó con buen humor. En Ramsgate, que también sufrió varios bombardeos, el Primer Ministro visitó la disposición de las instalaciones defensivas. En un momento de distensión, se acercó a un miembro de una unidad de defensa costera, al que dijo: *"mantenga su pieza mirando al cielo"*.

Siete aviones fueron derribados ante los ojos del Premier británico en menos de una hora, durante los violentos enfrentamientos que se produjeron sobre el Canal.

Por otra parte, bombas incendiarias fueron arrojadas ayer sobre los barrios del norte de Londres. Al principio no se detectó una gran actividad, pero pronto pudieron observarse los rápidos fogonazos de los cañones antiaéreos. Se ha podido constatar la existencia de tres descomunales estallidos luminosos, lo que se ha interpretado como explosiones de bombas.

Antes de medianoche, aviones enemigos volaron sobre trece ciudades a lo largo de todo el territorio nacional. Hubo combates aéreos durante todo el día en la zona costera del sudeste, y en áreas como la de Kent se produjeron hasta seis alarmas aéreas antes del anochecer.

Realizado por el Ministerio de Información en cooperación con la Oficina de la Guerra y el Ministerio del Interior.

Si el INVASOR llega

QUE HACER Y COMO HACERLO

Los alemanes amenazan con invadir Gran Bretaña. Si lo hacen, serán rechazados por nuestra Armada, nuestro Ejército y nuestras Fuerzas Aéreas. Incluso la población civil tiene un importante papel que jugar. La invasión alemana de Polonia, Holanda y Bélgica fue, en gran medida, ayudada por el hecho de que la población fue cogida por sorpresa: no sabían qué hacer cuando llegó el momento. Usted no debe dejarse sorprender. Este folleto cuenta, en líneas generales, lo que debe hacer. Instrucciones más detalladas serán repartidas cuando el peligro sea ya inminente. Mientras tanto, lea estas normas con sumo cuidado y prepárese para ponerlas en práctica.

I

Cuando Holanda y Bélgica fueron invadidas, la gente huyó de sus hogares. Se agolpó en las carreteras a bordo de coches, carros, bicicletas o a pie, y acabó por ayudar al enemigo al estorbar el avance de sus propios soldados. Debe procurar que esto no ocurra aquí. La primera regla, por tanto, es:

(1) SI LOS ALEMANES PISAN SUELO INGLES LANZANDOSE EN PARACAIDAS O DESEMBARCANDO DESDE BUQUES, DEBE PERMANECER EN SU DOMICILIO. LA ORDEN ES: "PERMANEZCA QUIETO".

Si el Alto Mando decide evacuar su lugar de residencia, se le informará de cuándo y cómo debe hacerlo. Hasta que reciba tales instrucciones, debe permanecer en su localidad. La huída le expondría a graves peligros, ya que puede ser tiroteado desde el aire, como lo fueron holandeses y belgas, y puede bloquear las carreteras por las que nuestro Ejército avanzaría para expulsar a los alemanes.

II

He aquí otro método utilizado por los alemanes en sus invasiones. Se aprovechan de la población civil para sembrar el pánico y la confusión. Hacen circular falsos rumores y órdenes. Para prevenir esta posibilidad, debe respetar la segunda regla, que es como sigue:

(2) NO CREA EN RUMORES NI LOS DIFUNDA. CUANDO RECIBA UNA ORDEN, ASEGURESE DE QUE NO SE TRATA DE UNA ORDEN FALSA. MUCHOS DE USTEDES CONOCEN, AL MENOS DE VISTA, AL POLICIA DE SU BARRIO; CONFIEN EN EL. MANTENIENDO LA CABEZA FRIA, INCLUSO ES POSIBLE AVERIGUAR SI UN OFICIAL MILITAR ES BRITANICO O SE HACE PASAR POR TAL. EN CASO DE DUDA, PREGUNTE A LA POLICIA. USE SU SENTIDO COMUN.

III

El Ejército, las Fuerzas Aéreas o los Voluntarios de la Defensa Local no pueden estar en todas partes al mismo tiempo. Los ciudadanos deben vigilar también. Si observa cualquier cosa sospechosa, no corra a comentarlo con sus vecinos. Vaya inmediatamente a la comisaría o al establecimiento militar más cercano y narre exactamente lo que vio. Ejercítese en contar la hora exacta y el lugar en el que vio el hecho sospechoso, e intente dar una información muy precisa. Intente comprobar los datos. El tipo de informe que un oficial militar o de policía quiere de usted es parecido a éste:

> "A las 5:30 horas de la noche vi veinte ciclistas entrar en Little Squashborough por la carretera de Great Mudtown. Iban armados con algún tipo de rifle automático o escopeta. No vi nada parecido a piezas de artillería. Vestían uniformes grises".

Conserve la calma y trate de ser rápido y preciso. La tercera regla, por tanto, es como sigue:

(3) VIGILE. SI VE ALGO SOSPECHOSO, APUNTELO CUIDADOSAMENTE Y DIRIJASE A LA COMISARIA MAS CERCANA O AL ESTABLECIMIENTO MILITAR MAS PROXIMO. NO SE PRECIPITE A CREAR UNA OLA DE RUMORES. VAYA RAPIDAMENTE A LA AUTORIDAD MAS CERCANA Y CUENTE LOS HECHOS.

IV

Recuerde que si paracaidistas caen cerca de su casa, no se sentirán muy seguros. No sabrán donde están, no tendrán comida, no sabrán donde se encuentran sus compañeros. Querrán que les dé comida, medios de transporte y mapas. Querrán que les diga donde han caído, dónde están sus compañeros y donde están nuestros soldados. La cuarta regla dice:

(4) NO DE NADA A NINGUN ALEMAN. NO LE DIGA NADA. ESCONDA SU COMIDA Y SUS BICICLETAS. ESCONDA SUS MAPAS. PROCURE QUE EL ENEMIGO NO CONSIGA GASOLINA. SI TIENE COCHE O MOTO, INUTILICELOS CUANDO NO LOS USE. NO ES SUFICIENTE CON ESCONDER LA LLAVE DE ENCENDIDO; DEBE CONSEGUIR QUE NADIE SALVO USTED PUEDA USARLOS.
SI ES USTED PROPIETARIO DE UN GARAJE, DEBE CONSEGUIR PROTEGER SUS RESERVAS DE GASOLINA Y LOS COCHES DE SUS CLIENTES. RECUERDE QUE TRANSPORTE Y GASOLINA SERAN LOS PRINCIPALES PROBLEMAS QUE TENDRAN QUE RESOLVER LOS INVASORES. ASEGURESE DE QUE NO PODRAN APODERARSE DE SUS COCHES, GASOLINA, MAPAS O BICICLETAS.

V

Usted puede ser requerido por oficiales del Ejército o de las Fuerzas Aéreas para que les ayude de diferentes maneras. Por ejemplo, puede llegar el momento en que reciba órdenes de cortar caminos o carreteras para impedir el avance enemigo. Nunca bloquee una carretera sino se le ha especificado cuál. Cuando esto ocurra, colabore derribando árboles, tendiendo alambradas o cruzando vehículos. Esta es la quinta regla:

(5) ESTE PREPARADO PARA AYUDAR A LOS MILITARES DE CUALQUIER MODO, PERO NO BLOQUEE LAS CARRETERAS HASTA QUE LE SEA ORDENADO HACERLO POR LAS AUTORIDADES MILITARES O DE LA DEFENSA LOCAL.

VI

Si usted está al frente de una fábrica, un almacén o cualquier otro negocio, organice inmediatamente su defensa. Si es empleado, asegúrese de comprender el sistema de defensa organizado y de conocer cual es su misión en él. Recuerde siempre que los paracaidistas y *quintacolumnistas* tienen poco que hacer frente a cualquier resistencia organizada. Sólo pueden triunfar si encuentran desorganización. Evite que extranjeros sospechosos se introduzcan en sus establecimientos.

Usted debe saber de antemano quien tomará el mando, quien será su segundo y cómo serán transmitidas las órdenes. Esta cadena de mando debe ser organizada de modo previo, y probablemente ex oficiales expertos en pasadas emergencias sean los más indicados para este trabajo. La sexta regla es:

(6) EN FABRICAS Y TIENDAS, TODOS LOS ENCARGADOS Y EMPLEADOS DEBEN ORGANIZAR DE INMEDIATO ALGUN SISTEMA CON EL QUE RESISTIR CUALQUIER ATAQUE IMPREVISTO.

VII

Las seis normas que acaba de leer le proporcionan una idea general sobre qué hacer en caso de invasión. Cuando llegue el momento, las autoridades policiales, militares o de la Defensa Local darán instrucciones más detalladas. Estas NO serán transmitidas por radio para que no sean interceptadas por el enemigo, y deben ser obedecidas inmediatamente.

Recuerde siempre que la mejor defensa de Gran Bretaña es el valor de sus hombres y mujeres. Esta es la séptima regla:

(7) PIENSE SIEMPRE LO QUE HACE. PERO PIENSE SIEMPRE EN SU PAIS ANTES QUE EN USTED MISMO.

BATA
DE
INGLAT
1 de julio al 31 de

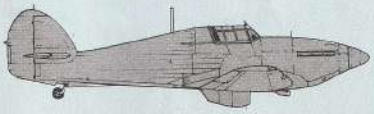
Inglaterra está sola. Unicamen
salvaguardia entre Hitler y la

CLAVE

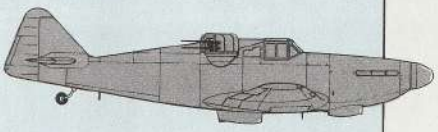
- Referencia al periódico
- Referencia al fascículo
- Cuartel General del Comando
- Estación de radar de bajo nivel
- Cuartel General del Grupo
- Estación de radar de alto nivel
- Estaciones sectoriales
- Bases de cazas alemanes
- Bases de cazas
- Límites del Comando

AVIONES INGLESES

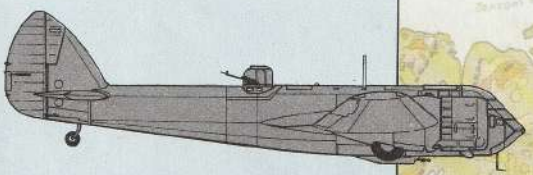
Supermarine Spitfire IA



Hawker Hurricane I



Boulton Paul Defiant



Bristol Belnheim I

TESTIMONIOS
Los héroes de la Batalla de Inglaterra recuerdan el combate.

GRUPO TRECE
(Saul)

GRUPO DOCE
(Leigh-Mallory)

LONDRES
Dos masivos ataques aéreos sobre la capital son rechazados.

JUICIOS SOBRE LA BATALLA

"Mi Luftwaffe es invencible. Con ella vamos a enfrentarnos

Sumburg
Castletown
Montrose
Drem
Turnhouse
Glasgow
Prestwick
Newcastle
Sunderland
Aldergrove
Belfast
Catterick
Irische See
Manchester
Liverpool
Birmingham

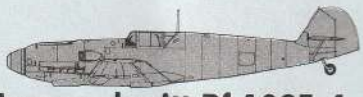
LLA

TERRA

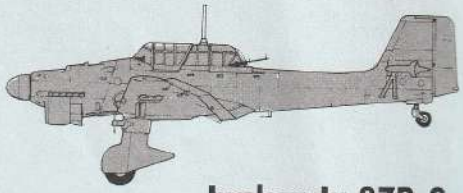
tubre de 1940

e la RAF constituirá la
peración León Marino.

AVIONES ALEMANES

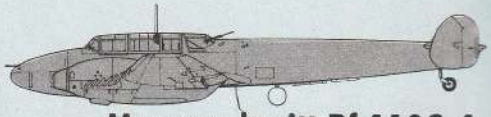


Messerschmitt Bf 109E-4

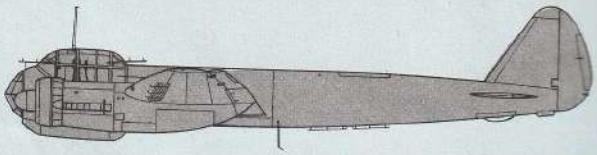


Junker Ju 87B-2

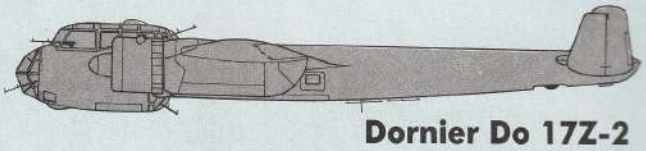
SALA DE OPERACIONES DE RADAR



Messerschmitt Bf 110C-4



Junker Ju88A-1



Dornier Do 17Z-2

ahora a Inglaterra. ¿Cuánto durará esto, dos, tres semanas? ”

Hermann Göring — Junio de 1940

“ *Mis fuerzas aéreas han quedado reducidas ahora al... pero seremos capaces de continuar esta guerra.* ”

Sir Hugh Dowding— Mayo 1940

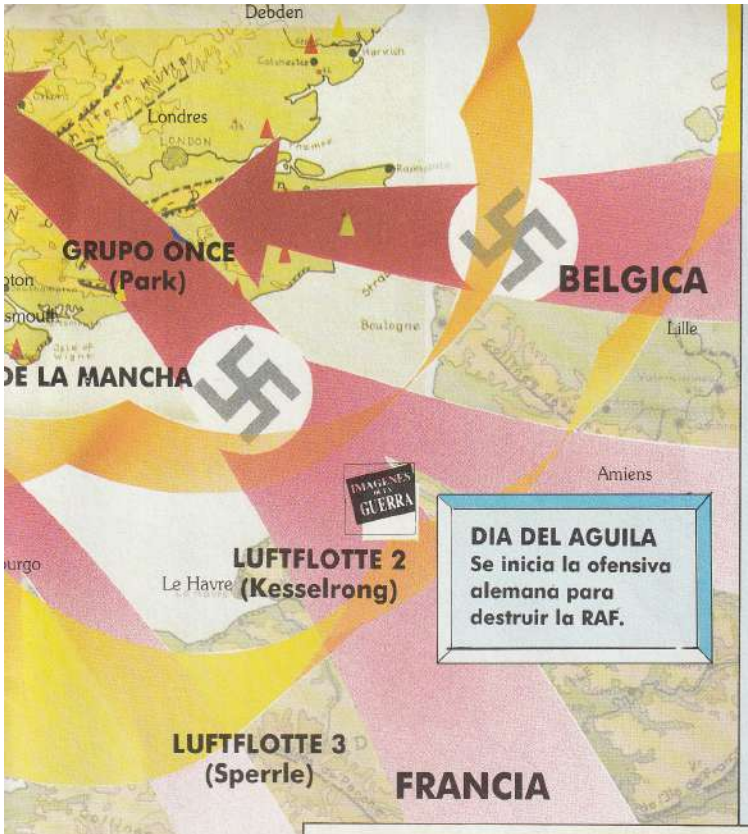
CINCUENTA AÑOS DESPUES

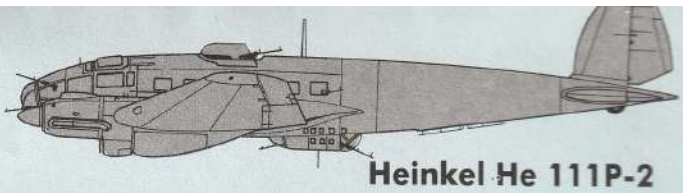
La victoria conseguida por la RAF en la Batalla de Inglaterra constituyó uno de los puntos cruciales de la Segunda Guerra Mundial. Si la *Luftwaffe* hubiera conseguido la soberanía aérea sobre el Canal, la Operación *León Marino* se hubiera podido llevar a cabo sin que el ejército inglés hubiera tenido posibilidad alguna de resistencia. Con Inglaterra en sus manos, Hitler se hubiera encontrado en una situación inmejorable para concentrar todos sus recursos bélicos contra Rusia. Por otro lado, si los Estados Unidos decidían entrar en la contienda contra Alemania, se encontrarían imposibilitados para utilizar bases militares en las que montar su campaña de liberación europea.

SISTEMA DE RADAR

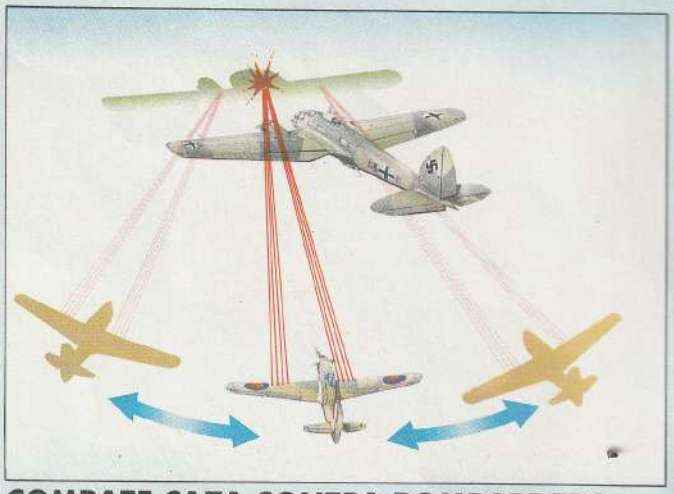
DESPEGUE: La comunicación telefónica resulta vital para la defensa de Inglaterra. El Cuartel General del Comando de Ataque coordina la actuación de la RAF contra las formaciones de la *Luftwaffe*.

LA INVASION DE INGLATERRA es inminente. La *Luftwaffe* falla en su intento por conseguir la supremacía a esfuerzo d salvar de pueblo ing



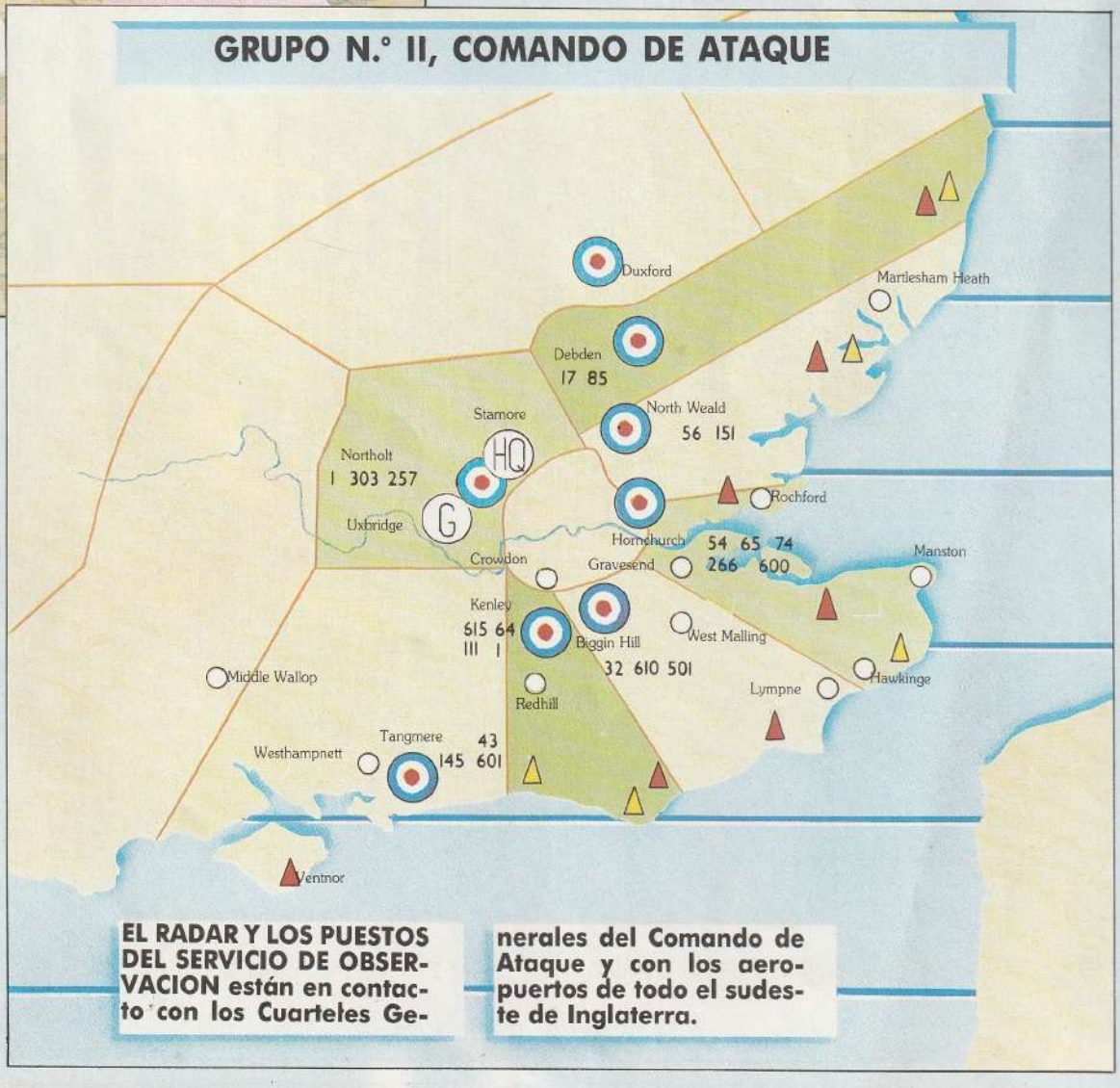


Heinkel He 111P-2



COMBATE CAZA CONTRA BOMBARDERO
El piloto de un caza Hurricane se propone abatir a una Heinkel He-111 atacándole primero con fuego frontal y después con ataques laterales.

GRUPO N.° II, COMANDO DE ATAQUE

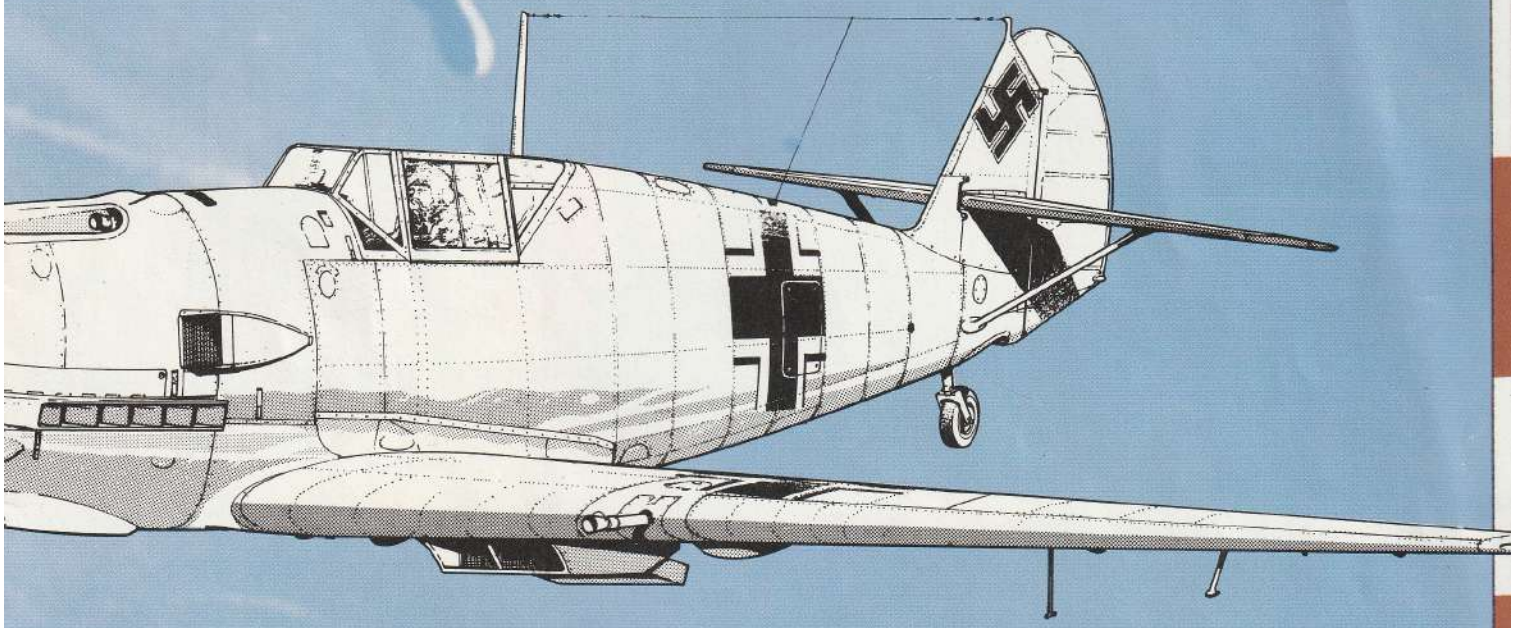


EL RADAR Y LOS PUESTOS DEL SERVICIO DE OBSERVACION están en contacto con los Cuarteles Generales del Comando de Ataque y con los aeropuertos de todo el sudeste de Inglaterra.

A DE GUERRA

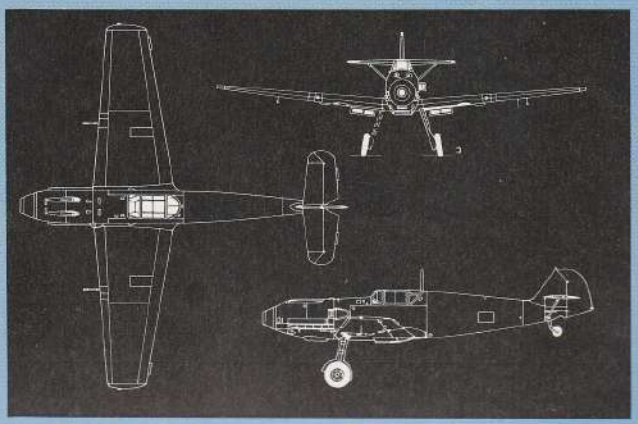
Los cazas fueron la clave en la victoria de la Batalla de Inglaterra. La potencia de los cañones de 20 mm. que tenían los Bf-109E quedó perfectamente compensada con la mayor rapidez de los Spitfire y la manejabilidad de los Hurricane.

Los cañones gemelos de 20 mm. que el Bf-109E llevaba montados en las alas le proporcionaban una terrible potencia de fuego en el combate. En el modelo 109-E3 se añadió un tercer cañón situado en el centro del fuselaje.



MESSERSCHMITT Bf-109E

MOTORES: Un Daimler-Benz DB 601A de 1.100 CV.
ARMAMENTO: Dos ametralladoras MG 17 de 7.9 mm. en la parte superior del morro. Dos cañones de 20 mm. en las alas.
VELOCIDAD MAXIMA: 567 Km/h.
TECHO: 10.500 m.
AUTONOMIA: 700 Km.
LONGITUD DE ALAS: 9.87 m.



TECNOLOG

La táctica "CUATRO DEDOS", llevada a cabo por los cazas alemanes, proporcionaba una alta protección y potencia de fuego. Los cuatro aparatos, volando a favor del sol, podían enfrentarse al enemigo, apoyándose mutuamente en el caso de ser atacados.

FORMACION "CUATRO DEDOS"

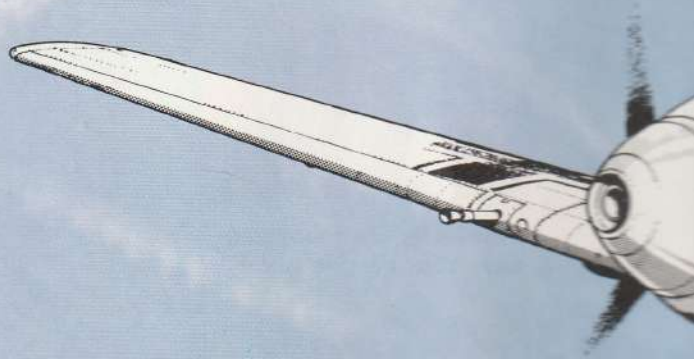
HOMBRE ALA

SOL

JEFE DEL SEGUNDO PAR

HOMBRE ALA
DEL JEFE DE ESCUADRILLA

JEFE DE ESCUADRILLA



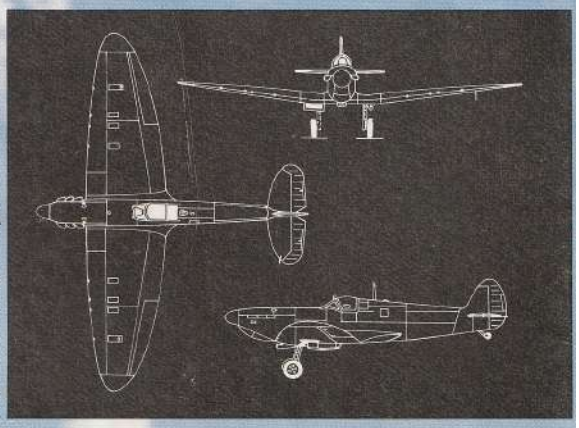
BF-109

El Messerschmitt BF-109, caza convencional de la Luftwaffe en la Batalla de Inglaterra, era rápido y estaba bien artillado. Estaba demostrada su superioridad sobre todos los otros cazas, excepto el Spitfire. Se le mencionaba frecuentemente con la abreviatura Me-109.

SPITFIRE

El Spitfire, caza perfecto con motor a pistón, combinaba gracia y belleza con velocidad, flexibilidad y potencia de tiro. En mayo de 1940, 19 escuadrones de la RAF se encontraban dotados

SUPERMARINE SPITFIRE MK IA
MOTOR: Un Rolls Royce Merlin III de 1.030 CV.
ARMAMENTO: Ocho ametralladoras Browning montadas en las alas.
VELOCIDAD MAXIMA: 588 Km/h.
TECHO: 10.370.
AUTONOMIA: 926 Km/h.
LONGITUD DE ALAS: 11.1 m.

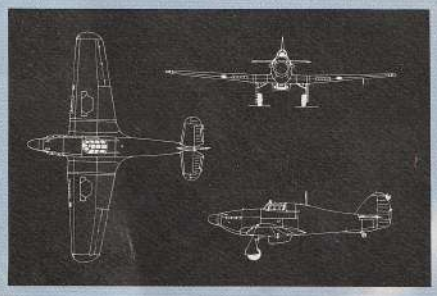


HURRICANE

Aunque inferior al BF-109E en velocidad y altura, el Hurricane se podía enfrentar a su adversario de forma satisfactoria, gracias a su mayor manejabilidad y facilidad de vuelo.

HAWKER HURRICANE MkI

MOTOR: Un Rolls Royce Merlin III de 1.030 CV.
ARMAMENTO: Ocho ametralladoras Browning de 0.30 mm. montadas en las alas.
VELOCIDAD MAXIMA: 522 Km/h.
TECHO: 10.341 m.
AUTONOMIA: 684 Km.
LONGITUD DE ALAS: 12.2 m.



2

MAPA DE CAMPAÑA

BATALLA DE INGLATERRA

1 de julio al 31 de octubre 1940

Verano de 1940. Inglaterra combate por su supervivencia y libertad. La batalla, ganada por "Tan Pocos" constituye uno de los puntos cruciales de la Segunda Guerra Mundial.

DIARIO DE BATALLA

JULIO
10 Primer día de bombardeos.
11 Ataque sobre Portsmouth
24 La RAF pierde 5 aparatos. La Luftwaffe, 15
25 La Luftwaffe pierde 19 aparatos

AGOSTO
8 Convoy atacado en Weymouth
11 Establecido el Día del Aguila
13 Día del Aguila
30 La RAF pierde 35 aparatos. La Luftwaffe, 76
31 La RAF pierde 41 aparatos. La Luftwaffe, 39

SEPTIEMBRE
15 Día de la Batalla de Inglaterra
27 Fecha fijada para acabar con la RAF

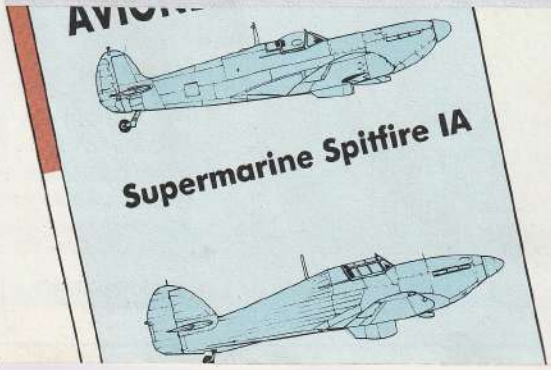
OCTUBRE
7 La RAF pierde 17 aparatos. La Luftwaffe, 19
15 La RAF pierde 15 aparatos. La Luftwaffe, 16
31 Finaliza la Batalla.

PERDIDAS TOTALES
RAF 1.023 aparatos
Luftwaffe 1.887 aparatos

LOS JEFES DE LA BATALLA

INGLESES
Mariscal Jefe del Aire Sir Hugh "Aguafiestas" Dowding, Comandante en Jefe de la RAF durante la batalla de Inglaterra.
Jefe de Escuadrón Adolphus "Marinero" Malan, piloto de caza sudafricano, el más importante de los estrategas de la RAF.
Vice-Mariscal del Aire Sir Keith Park, creativo y enérgico Comandante del II Grupo de Ataque.
Vice-Mariscal del Aire Sir Trafford Leigh-Mallory, controvertido Comandante del 12 Grupo de Ataque, responsable de la defensa de los Midlands.
Jefe de Escuadrón Robert Stanford-Tuck, héroe de la aviación, que sirvió en los escuadrones 265, 292 y 257.

ALEMANES
Mariscal del Reich Hermann Göring, Comandante en Jefe de la Luftwaffe, cometió el fatal error de centrar los ataques aéreos sobre Londres.
General Mariscal de Campo Albert Kesselring, Comandante de la Luftflotte II, responsable de la eliminación del Comando de Ataque británico.
Comandante Werner Mölders, el más brillante de los héroes de la Luftwaffe, comandante de los grupos de cazas Bf-109.
Comandante Adolf Galland, célebre héroe de la Luftwaffe, comandante del III Grupo, Jagdgeschwader 26.



TESTIMONIOS
Los héroes de la Batalla de Inglaterra recuerdan el combate.